

Gestaltning av vägar i Skåne

- kopplat till sju regionalt viktiga stråk



Examensarbete av Elin Abrahamsson
Institutionen för landskapsplanering SLU Alnarp



Gestaltning av vägar i Skåne - kopplat till sju regionalt viktiga stråk
Designing roads in Skåne - linked to seven regionally important roads.

Elin Abrahamsson
Examensarbete 20 poäng / 30 ECTS Landskapsarkitektprogrammet,
Institutionen för landskapsplanering SLU Alnarp, 2007.

Handledare Carola Wingren.
Biträdande handledare Helena Niordson, Vägverket.
Examinator Eivor Bucht
Biträdande examinator Ingrid Sarlöv-Herlin

Samtliga foton är tagna av författaren och föreställer de sju vägar i Skåne som behandlas i examensarbetet.

Förord

Mitt examensarbete har genomförts under våren 2007 och avslutar min utbildning till landskapsarkitekt på Sveriges Lantbruksuniversitet i Alnarp. Arbetet omfattar 20 poäng.

Jag har fått stöd i mitt arbete av Vägverket i Region Skåne där landskapsarkitekt Helena Niordson varit min handledare. Jag vill tacka Vägverket och särskilt Helena för engagemang och praktisk hjälp för genomförandet av arbetet.

Jag vill också tacka min handledare Carola Wingren på institutionen för Landskapsplanering på Alnarp för sin stora tro på mig, sitt tålamod och sin beslutsamhet som verkligen lyft mitt arbete.

Sammanfattning

Detta arbete utgår från grundfrågan ”Vad är en vacker väg?”. Frågan diskuteras i en intervjuserie med två anställda på Vägverket och två före detta medlemmar i Vägverkets ”Miljö och skönhetsråd”. Intervjumaterialet sammanfattas i min egen diskussion om begreppet ”Vacker väg”. Gemensamt för många av mina tankar kring vad som är vackert i vägmiljön är hur vägen möter landskapet. Den kontakt som uppkommer mellan trafikanten och det omgivande landskapet är essentiell och jag väljer att jobba vidare med denna kontakt.

I teorikapitlet ”Vägen till landskapet” definieras begreppen väg och landskap och jag väljer att arbeta med kontakten dem emellan i två delar. Den första ”Förståelse och identitet” handlar om trafikantens förståelse för det omgivande landskapet, att se landskapets identitetsskapande element och att förstå dess grundstruktur. Del två behandlar ”Orienterbarhet, variation och rytm”. Orden beskriver händelser längs vägen, karaktäristiska platser, som kan ge resan en rytmisk struktur och en god orienterbarhet.

I själva gestaltungsprogrammet går jag in på hur man kan jobba med rubrikerna ”Förståelse och Identitet” och ”Orienterbarhet, variation och rytm” på ett konkret sätt. Gestaltungsprogrammet är en del i ”Projektet Stråkstudier” som just nu bedrivs på Vägverket i Skåne och behandlar sju regionalt viktiga stråk.

Landskapet kring de sju regionalt viktiga stråken delas in i fem karaktärer. Landskapstypernas speciella kännetecken beskrivs och för varje karaktär föreslås ett antal riktlinjer med vilkas hjälp vägrummet på ett bättre sätt kan avspegla sin omgivning så att trafikanten kan känna landskapets identitet ända in på vägen.

De fem landskapskaraktärerna är:

- Storskaligt jordbrukslandskap med begränsade topografiska skillnader.
- Småskaligt jordbrukslandskap där utblickar ofta skymms av topografi eller vegetation.
- Mosaiklandskap med skogspartier dominerade av tall och bok.
- Mosaiklandskap med blandskog, sjöar och vattendrag.
- Skogslandskap dominerat av gran.

De sju vägsträckorna har också analyserats utifrån sin händelserikedom i kapitlet ”Orienterbarhet, variation och rytm”. Fyra typer av företeelser har lyfts fram i analysen:

- Blickpunkter och utblickar
- Tätortsentréer
- Rastplatser
- Trafikplatser

Monotona och händelsefattiga sträckor har sedan studerats i fält och förslag på åtgärder som skapar en bra rytm i stråken presenteras. Gestaltungsprogrammet avslutas med en diskussion om vilka problem programmet kan stöta på i genomförandeskedet och hur man kan arbeta för att nå önskat resultat.

Abstract

This work derives from the question “What is a beautiful road?”. The question is being discussed in interviews with two employees at the Swedish National Road Administration and two former members of the “Council of environment and beauty” at the Swedish National Road Administration. The interviews are summarized in my own discussion about the concept of “Beautiful roads”. Many of my thoughts on a beautiful road environment can be summarized in the meeting between the road and the landscape. The contact between the road-user and the surrounding landscape is essential and this contact will be further explored.

In the theoretical chapter “The road to the landscape” I define the words road and landscape and the contact between them will be explored in two parts. The first one “Comprehension and identity” deals with how the road-users understand the surrounding landscape and how he sees the elements that creates identity and structure in the landscape. The second part deals with “Orientation, variation and rhythm”. These words are describing phenomenon along the road, characteristic places, which gives the trip a rhythmic structure and makes it easy to find the right way.

In the Design program I deal with the two headings “Comprehension and identity” and “Orientation, variation and rhythm” in a concrete way. The Design program is part of “Projektet Stråkstudier” at the Swedish National Road Administration. The project deals with strategies for seven regionally important roads in Skåne

The landscape along the seven regionally important roads is divided into five characters. Distinguishing features in the landscapes are described and each character gets its own recommendations to make the landscape reflected into the road and make the road-user feel the identity of the road surroundings.

The five characters are:

- Large-scale agricultural landscape with small changes in the topography.
- Small-scale agricultural landscape where views are blocked by topography or vegetation.
- Mosaic landscape with pine and beech dominated forests.
- Mosaic landscape with mixed forests, lakes and streams.
- Forest landscape dominated by spruce.

Phenomenons along the roads have also been analyzed. Four types have been raised in the analyses:

- Visual points and views.
- Village entrances
- Halting places
- Crossroads

I have made field studies of monotonous parts of the roads and given advices about how to get roads with a good rhythm. A discussion about problems that can occur in the implementation of the ideas and how to reach the goals concludes the design program.

Innehåll

Inledning	8
Bakgrund	
Projektet Stråkstudier	
Landskapsanalyser	
Gestaltningssprogram för stråkstudier	
Mål och Syfte	
Arbetsätt	
Avgränsningar	
Läsanvisningar	
Vacker väg!	14
Torbjörn Suneson	
Marie Minör	
Kent Lindfors	
Eivor Bucht	
Diskussion	
Vägen till landskapet	22
Landskapet	
Vägen	
Trafikantens möte med landskapet	
Förståelse och identitet	
Orienterbarhet, variation och rytm	
Positiva földeffekter	
Trafiksäkerhet	
Marknadsföring	

Gestaltningssprogram för sju regionalt viktiga stråk i Skåne	31
Förståelse och identitet	32
Storskaligt jordbrukslandskap med begränsade topografiska skillnader	
Småskaligt jordbrukslandskap där utblickar ofta skymms av topografi eller vegetation	
Mosaiklandskap med skogspartier dominerade av tall och bok	
Mosaiklandskap med blandskog, sjöar och vattendrag	
Skogslandskap dominerat av gran	
Orienterbarhet, variation och rytm	57
Blickpunkter och utblickar	
Tätortsentréer	
Rastplatser	
Trafikplatser	
Regionala stråk med ”Orienterbarhet, variation och rytm”	
Genomförande	72
Källförteckning	74

Inledning

Nog finns det mål och mening i vår färd - men det är vägen, som är mödan värd.

(Karin Boye ur ”I rörelse” från diktsamlingen ”Härdarna”)

Citatet av Karin Boye är ord som vi älskar att använda i livets alla sammanhang. Att använda samma citat direkt knutet till den fysiska vägen kan tyckas banalt. Citatet behandlar ju viktiga saker; kanske själva livets mening. Utan att ta ifrån orden denna djupa betydelse skulle jag också vilja använda dem i mitt examensarbete. För visst är det underbart när resan på vägen, genom att vara en upplevelse i sig, verkligen är mödan värd!

De vägar vi bygger påverkar i högsta grad vårt landskap. Det är därför mycket viktigt att de planeras med utgångspunkt i det landskap de genomkorsar, för att på bästa sätt integreras och bli en del av omgivningen. Vägnätet ligger utplacerat i landskapet och med bristfällig omsorg kan vägar bryta sönder omgivningen i små fragmentariska delar. Den ”gamla” vägen gick fram där landskapet tillät, och uppfattas därför som ett naturligt inslag i landskapsbilden. Vem ifrågasätter en stigs slingrande färd genom skog eller över äng?

Dagens breda vägar med höga hastigheter kräver noggrann planering för att på bästa vis passas in i landskapets karaktär. Med en god inpassning kan vägen bli en viktig länk i människans möte med landskapet. Kanske kan vägen då också ge landskapet och människan något tillbaka av det den en gång tagit i anspråk; ett nytt slags natur.

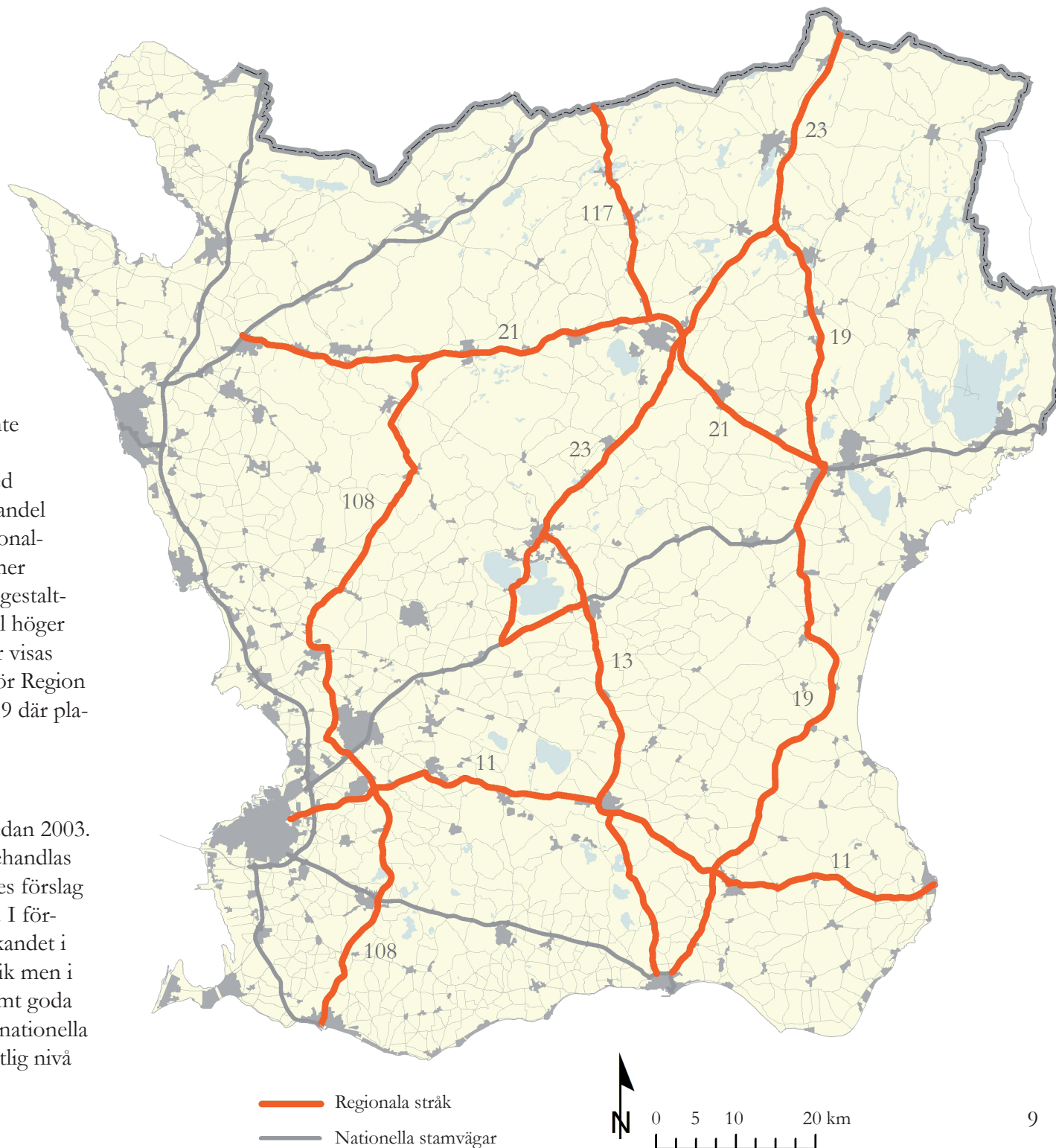
Bakgrund

Som praktikant på Vägverket kom jag under våren 2006 första gången i kontakt med Skånes regionalt viktiga stråk. Jag utförde en del av de studier av stråk som bedris på Vägverket i region Skåne, och arbetade med projektet Stråkstudier under min praktik samt under min fortsatta projektanställning fram till årsskiftet 06/07.

För att främja en god regional utveckling har Region Skåne pekat ut åtta vägar som tillsammans med det nationella stamvägnätet binder samman regionen. Det är inte i första hand de mest trafikerade vägarna eller de största trafiklederna som valts ut. Några av vägarna är breda med höga hastigheter, hög årsdygnstrafik (ÅDT) och en stor andel lastbilar. Andra är mindre använda men har ett högt regionalpolitiskt värde för att knyta samman Skånes alla kommuner med väl fungerande infrastruktur. (De vägar som ingår i gestaltungsprogrammet för stråkstudierna kan ses på bilden till höger och deras ÅDT, hastighetsbegränsningar och vägbredder visas på nästa sida.) Stråkstudierna skall sedan vara underlag för Region Skånes kommande trafikplaneringsomgång för 2010-2019 där planer på framtida satsningar i vägnätet skall läggas fram.

Projektet Stråkstudier

Projektet Stråkstudier har pågått på Vägverket i Skåne sedan 2003. Projektet utgår från åtta statliga vägar men i studierna behandlas också tågtrafik och kommunala vägar. I Stråkstudierna ges förslag på hur man stegvis kan förbättra vägarnas användbarhet. I första hand skall man föreslå åtgärder som kan minska bilåkandet i stråken genom förbättringar för buss-, tåg- och cykeltrafik men i fokus står även snabbare och mer tillförlitlig pendling samt goda förutsättningar för godstransporter. Beslut angående de nationella stamvägarna, till vilka Skånes europavägar hör, tas på statlig nivå och ingår därför inte i detta projekt.



Mitt arbete på Vägverket har bestått i att arbeta fram landskapsanalyser för fyra av stråken. Jag har också tagit fram faktaunderlag, gjort illustrerande kartmaterial och författat rapporter i vilka dagens bebyggelse, infrastruktur och landskap samt framtida behov i stråken beskrivs. Landskapsanalyser finns sedan tidigare för tre vägar.

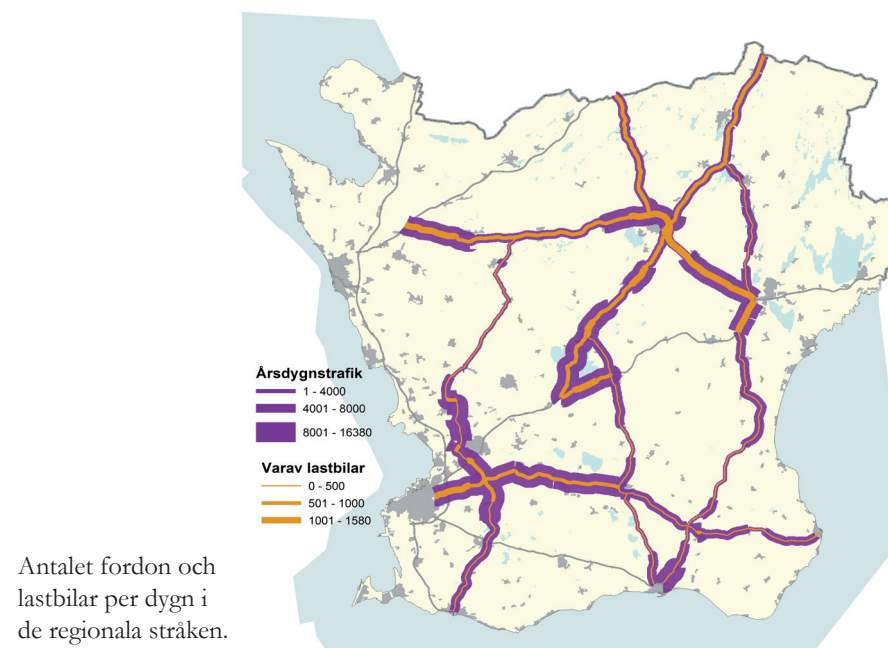
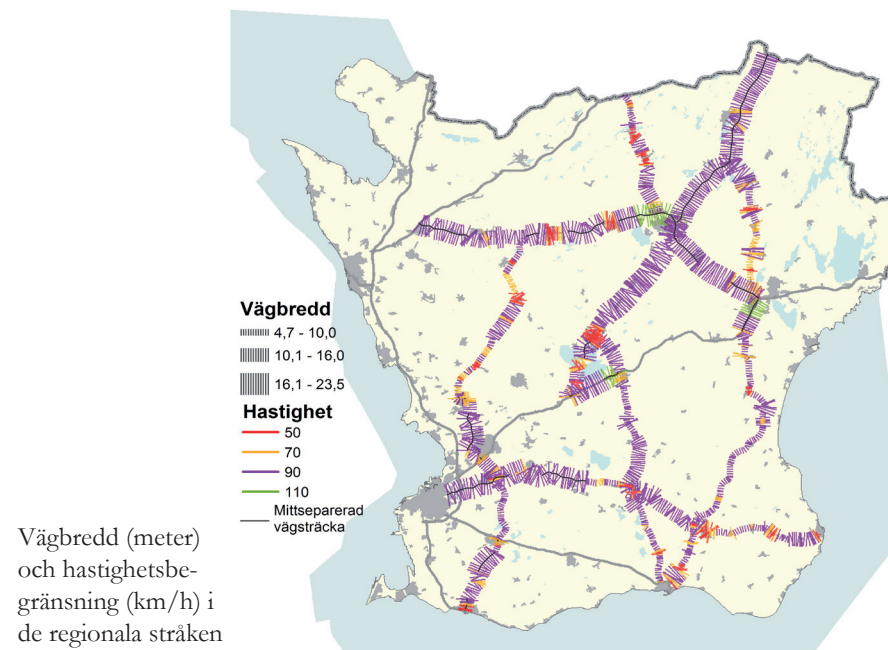
De åtta regionala stråken är:

- 11 Malmö – Simrishamn
- 13 Ystad – Hörby
- 19 Ystad - Kristianstad – Östanå
- 21 Åstorp – Kristianstad
- 23 Hörby – Höör – Hässleholm – Osby – Älmhult
- 108 Trelleborg – Perstorp/Klippan
- 109 Helsingborg – Höör (ingår inte i gestaltungsprogrammet)
- 117 Hässleholm – Markaryd

landskapsanalyser

I projektet Stråkstudier har analyser av landskapet kring vägarna gjorts. Den första landskapsanalysen togs fram 2003 av Karin Jacobsson som då var landskapsarkitektstudent och praktikant på Vägverket och behandlar landskapet kring väg 21. Sommaren 2004 gjorde Anna Terning landskapsanalysen för väg 11 och hon arbetade sedan vidare med metoder för landskapsanalys i stråkstudier i sitt examensarbete (Terning, 2005) som också innehåller en fallstudie av väg 108. För väg 108 finns således en något mer detaljerad analys än för de resterande vägarna. Under 2006 arbetade jag med landskapsanalyserna för vägarna 19, 13, 23 och 117 när jag praktiserade på Vägverket i Skåne. De sju landskapsanalyserna är starkt präglade av de tre författarna men de är jämförbara och i sin enkelhet funktionella som underlag för detta dokument.

Landskapsanalyserna bygger till stor del på rent visuella intryck samt beskrivningar av landskapets övergripande karaktärsdrag. Ingen metod finns beskriven i de sju dokumenten som framställts i samarbete med regionarkitekten på Vägverket i Skåne, och jag försöker därför i efterhand att beskriva de analysmetoder till vilka man kan härleda landskapsanalyserna. Jag ser stora likheter med två vedertagna och ofta använda analysmetoder; "Landscape Character Assessment" och Kevin



Lynchs metod.

”Landscape Character Assessment” är en metod som bygger på landskapets karaktär och har under lång tid använts i England (Swanwick, 2002). Med hjälp av parametrar som topografi, jordarter, vegetation, markanvändning och bebyggelse (som enligt författaren är objektiva data) i kombination med en bedömning av landskapet idag och i framtiden (mera subjektiv fakta) delas landskapet upp i karaktärer. Beskrivningen skall dock inte värdera landskapstyper som vackra eller fula, mer eller mindre värdefulla. Vid indelningen i karaktärer kan även ytor som inte är geografiskt knutna till varandra ingå i samma karaktär, som t.ex. floddalar i olika delar av England. (Swanwick, 2002.)

Kevin Lynchs metod för landskapsanalys bygger uteslutande på det visuella intrycket av landskapet. Utgångspunkten för Lynch var den amerikanska rutnätsstaden och hur människor kunde finna rätt väg i den homogena miljön. Det visade sig att stråk, gränser, ytor, noder och landmärken är fem mycket betydelsefulla element för orienterbarheten i en stad utifrån vilka människor bygger sin inre bild av stadslandskapet. Metoden har därefter i många sammanhang visat sig applicerbar också på landskapet utanför staden. (Lynch, 1960.)

I de sju landskapsanalyserna för stråken har alltså en mix av dessa båda metoder använts. Vägen har delats in i sträckor utifrån landskapstyp och författarna har beskrivit vad som är karaktäristiskt för de olika landskapen. I vissa fall har också historiska samband i omgivningen skildrats. I landskapsanalyserna har också platser som drar ögat till sig såsom landmärken, speciella gränser och noder beskrivits. För varje landskapstyp finns också några korta kommentarer om framtida mål för att bevara och förstärka landskapets karaktär.

Gestaltningssprogram för stråkstudier

I syftetexten för projektet ”Stråkstudier” som skrevs på Vägverket i uppstarten av arbetet 2003 står skrivet att studierna skall ”*Ange inriktning för gestaltningen av olika vägnivåer utmed stråket i syfte att få en sammanhållen design*”. Dessa tankar har funnits med under hela arbetets gång men stannat vid landskapsanalyser. Vägverket har nu önskat att jag skall ta fram ett gestaltningssprogram med konkreta förslag på hur man kan arbeta med gestaltning i de utpekade regionala stråken.

Både statliga myndigheter och kommuner använder sig av gestaltningssprogram

för att ge ingenjörer, arkitekter m.fl. anvisningar för kommande förändringar. Programmetts uppgift är att säkra arkitektoniska kvalitéer och estetiska värden genom att föreslå en sammanhållen design i en stad, ett område eller ett vägprojekt. Det kan t.ex. fungera som ett hjälpmedel för att säkerställa ett gemensamt materialval i ett stort projekt. På kommunerna har man arbetat med gestaltningssprogram sedan början av 1980- talet och på Vägverket sedan början av 1990- talet, i samband med att myndigheten fick i uppdrag av regeringen att utveckla sitt arbete kring vägarkitektur. (Tornberg, 2006)

”Huvudsyftet med gestaltningssprogram är att skapa vackrare vägar”
(Vägverket publ. 2005:74, sid 9).

Det finns en vilja hos Vägverket att lyfta upp frågor som rör vägarkitektur och att arbeta med gestaltningssprogram i alla delar av vägbyggnadsprocessen. Man har som mål att ett eller flera gestaltningssprogram skall ingå i alla vägprojekt och anpassas efter projektets storlek och budget. I förstudien behandlar programmet en övergripande idé, i vägutredningen bidrar gestaltningssprogrammet till valet av vägkorridor och i arbetsplan och bygghandling går man in på detaljfrågor. Under de senaste åren har Vägverket publicerat ett flertal dokument om gestaltningssprogram. I publikationen ”Gestaltningssprogram för vägar – utveckling av metod” beskrivs ett gestaltningssprogram som: *”en arbetsmetod som leder fram till ett dokument där idéer och riktlinjer för den estetiska utformningen av ett vägprojekt formuleras och redovisas på ett samlat sätt i en visuell redovisning med text, bilder och skisser.”* (Vägverket Publ. 2005:74, sid 9).

Gestaltningssprogram framarbetas ofta då stora ombyggnationer eller nya vägar planeras. Det är mer sällsynt att programmen behandlar befintliga vägar där inga specifika vägprojekt planeras, vilket är fallet med de regionala stråken i Skåne. Gestaltningssprogrammet för en befintlig väg behandlar tankar i en mycket övergripande skala men bör också redan från början bli betydligt mer konkret än då det gäller planeringen av en ny väg (Vägverket 2005:74).

Mål och Syfte

Mål för mitt arbete:

- Teoridelen ”Vägen till landskapet” samt intervju- och diskussionsdelen ”Vacker väg” skall leda fram till sätt att arbeta för närhet till landskapet i gestaltandet av vägar.
- Gestaltungsprogrammet skall ge förslag på åtgärder som kan skapa möten mellan trafikanten och Skånes landskap.

Gestaltungsprogrammet skall, med utgångspunkt från landskapets helhetsstrukturer och karaktäristiska drag, ange riktlinjer för gestaltningen av vägen och dess närmsta omgivning. Projektet Stråkstudier kan inte ses som ett vägprojekt utan är ett arbete för att på ett strategiskt och långsiktigt sätt utveckla användandet av de regionala stråken. Denna utveckling skall ske successivt enligt en viss plan vilket innebär att projektet sannolikt kommer att innehålla en mängd små och stora delprojekt. För att få en sammanhållen grund för vägens design på längre sträckor (vilket är en del av syftet med projektet) bör detta dokument fungera som ett ”paraply” för de små projekten och deras respektive gestaltungsprogram. Man riskerar annars en ”snuttifiering” av vägens utformning. Vägverket arbetar mindre och mindre med stora projekt och målet är att detta gestaltungsprogram skall skapa en tydlig grundstruktur för utformningen av stråken vilket är nödvändigt i dagens finfördelade vägbyggande.

I Vägverkets nya ”Miljöstrategi för landskap” (Vägverket, 2006-12-12) har man satt upp mål för hur Vägverket skall arbeta med landskapsfrågor. Två av målen under rubriken ”Befintlig väg” lyder:

- Vägen och dess omgivning skall samspela så att viktiga karaktärsdrag, funktioner och samband i natur- och kulturmiljökväligheter lyfts fram.
- Vägen och dess sidoområde skall vidareutvecklas med utgångspunkt i omgivande landskaps natur- och kulturmiljövärden. Mervärden skall skapas för omkringboende och trafikanter.

Vägverkets strategier för landskapet fungerar väl tillsammans med mina egna intentioner med arbetet och de fyra målbeskrivningarna bildar en helhet; arbetets grund.

Arbetsätt

Gestaltungsprogrammet har tagits fram som ett examensarbete på landskapsarkitektutbildningen, institutionen för landskapsplanering, SLU Alnarp. Examensarbetet genomförs på D-nivå och omfattar 20 högskolepoäng (vilket innebär 20 veckors arbete). Arbetet har bestått i att:

- Jag har satt mig in i en stor mängd litteratur, akademiska avhandlingar såväl som Vägverkspublikationer, som behandlar vägen och dess utformning. Litteraturen behandlas främst i teoridelen ”Vägen till landskapet” där jag också drar viktiga slutsatser inför mitt arbete med gestaltungsprogrammet.
- Jag har genomfört en intervjuserie där fyra personer som har intresse och kunskaper om vägbyggande och estetik ger sin bild av vad som är en vacker väg. Intervjuerna har också gett mig möjlighet att personligen fundera över samma fråga.
- Jag har genomfört fältstudier både under min tid som praktikant på Vägverket och som examensarbetare. Jag har känt och upplevt de olika landskapens karaktär men även gång på gång stannat bilen för att studera intressanta detaljer närmare.
- Jag har skissat och testat olika lösningar för hur stråken kan samspela med sin omgivning och på så vis skapa mervärde för omkringboende och trafikanter.

Avgränsningar

Arbetet behandlar sju av de åtta stråk som ingår i projektet stråkstudier på Vägverket. Stråk 109 är undantaget p.g.a. att det ännu inte är helt utbyggt och därför inte jämförbart med de andra sju stråken. Stråken avslutas rent geografiska vid den Skånska gränsen och det är eftersträvansvärt att i framtiden hitta samarbetsformer inom Vägverket för de vägstråk som berör flera regioner.

För att begränsa arbetets omfattning till tjugo veckors arbete behandlas tätortsgenomfarter och rastplatser endast som händelserika platser längs vägen. Gestaltningen behandlas däremot inte närmare. Anledningen till att dessa viktiga delar av vägformgivningen valts bort är bortsett från tidsbrist de helt annorlunda förutsättningar som råder när en trafikant kliver ur sin bil och skalan bör anpassas till betydligt lägre hastigheter. Däremot behandlas övergången mellan landsbygd och tätort, en övergång som är essentiell för förståelse, identitet och orienterbarhet i väglandskapet.

I landskapsanalyserna av de sju stråken har perspektivet på vägens utseende från dess omgivning utelämnats. Att noga analysera detta perspektiv är mycket betydelsefullt i de fall då en ny väg planeras men frågan blir något mindre relevant när endast befintliga vägar behandlas och ingreppet i landskapet redan är gjort.

Läsanvisningar

Examensarbetet är indelat i tre delar.

- ”Vacker väg” är en diskussionsdel där fyra personer med kunnande och intresse i vägfrågor i en miniintervju gett sin syn på begreppet ”Vackra vägar” samt hur arbetet med vägarkitektur bedrivs på Vägverket. Kapitlet avslutas med mina slutsatser och intentioner inför arbetet med gestaltning av skånes sju regionalt viktiga stråk.
- I den teoretiska delen ”Vägen till landskapet” behandlar jag hur man på ett konkret sätt kan arbeta för att nå målet om möten mellan väg och landskap. Jag beskriver också vilka följd effekter dessa möten kan få.
- De två första delarna ligger till grund för det tredje och viktigaste kapitlet; gestaltningsprogrammet. Här redovisas hur man bör arbeta för att skapa vägstråk med god anknytning till landskapet. Det hela knyts ihop i en diskussion kring genomförandet av gestaltningsprogrammet.

Vacker väg!

”En vacker väg med harmonisk linjeföring kan framhäva och förtydliga upplevelsen av landskapet”

(Vägverket publ. 1997:88, sid 15).

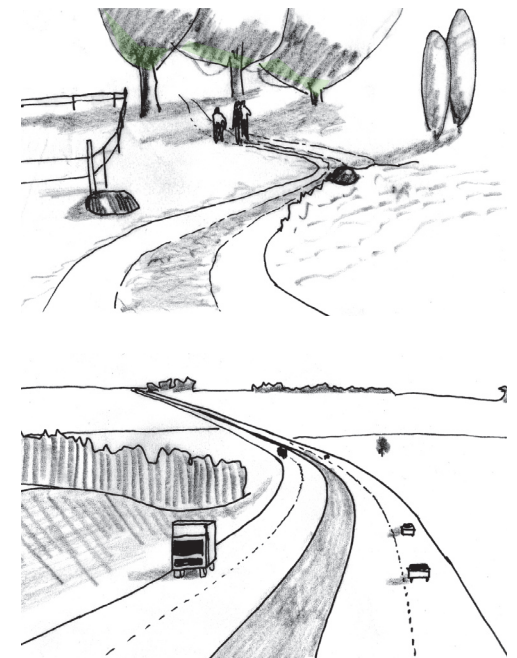
Citatet är taget ut publikationen ”Vackrare väg”, ett av många dokument som Vägverket har producerat det senaste årtiondet med intentionen att ge estetiken en självklar plats i vägplaneringen. Men vad menas egentligen med det idag något slitna uttrycket ”Vacker väg”, och kan en väg verkligen vara vacker?

Vägens roll i landskapet har förändrats under 1900- talet. Arkitekt Erik Lundberg, professor vid Kungliga Konsthögskolan skrev på 30- talet om skillnaden mellan den gamla och den nya vägen. Orden var fortfarande giltiga 1966 och citerades då av John Nihlén:

”Gammal väg knogar från by till by, uppför backe och nedför. Den ringlar sig fram med kort sikt, från punkt till punkt och är därför så fullständigt anpassad efter naturen och bygden. Man kan i nästan varje blick uppfatta varför den ligger där och varför den fått just denna dragning. Landskapets egen rytm överförs utan vidare på vägen. Den tar sig fram i terrängen, viker undan för hinder, så som man gör i obanad mark. När sig göra låter, söker den sig fram uppe på höjdryggarna, där god orientering erbjuder sig och där marken är torr.

(...) Ny väg siktar mot fjärran mål. Den är lagd för att låta snabba fordon tillryggalägga långa sträckor mellan större orter. Den tar inte hänsyn till bygdens små enheter, utan dessa få anpassa sig efter den stora ledens krav. Därför skär den landskapet som en blixotlinje. Detta är dess natur, som ej går att trolla bort eller pressa in i gamla former.”

(Citat av Erik Lundberg i Nihlén, 1966, sid. 32)



Erik Lundbergs beskriver den gamla vägen som något vackert och självklart i landskapet. En romantiserad bild av slingrande grusvägar i pastoralt landskap är för många än idag sinnebilden för god vägarkitektur (www.vv.se/vagarkitektur). År 1939 anställdes trädgårdsarkitekten Sven A Hermelin som Sveriges första ordinarie vägvårdskonsulent. Landskapsfrågor blev för första gången en aktiv del i vägbyggnadsprocessen. En annan central person och eldsjäl inom vägarkitekturen var på 50- och 60- talet överingenjör Per-Erik Hubendick som tog viktiga initiativ för att utbilda vägingenjörerna i vägprojektering med estetiska förtecken.

Under 70- och 80- talets byggboom präglades vägbyggande, liksom de stora miljonprogramsområdenas stadsbyggande, i första hand av effektivitet. Fokus låg på snabba transporter till minsta möjliga kostnad. Opinionen har svängt något under de senaste årtiondena och nu har gestaltning och trafiksäkerhet blivit viktiga begrepp i arbetet med att förbättra det svenska vägnätet. 1989 bildades Vägverkets Miljö och Skönhetsråd där utomstående professionella estetiker och miljökunniga möts för att föra in nya tankar om vägarkitektur i Vägverkets arbete och man har också instiftat ”Vackra vägars pris” för att premiera goda exempel på väg- och brobyggnad och bidra till en generell kvalitetshöjning inom Vägverkets verksamhet (Vägverket publ. 1997:88).

En intervjuserie har genomförts med två anställda på Vägverket som har stort inflytande i frågor om vägutformning samt två f.d. medlemmar i Vägverkets Miljö och Skönhetsråd. Den första frågan i intervjuerna löd ”Vad är en vacker väg?” och följdes upp av en diskussion kring vad vägen i sig har att tillföra i landskapet och vad landskapet har att vinna på vägen. Den andra delen av intervjuerna behandlar hur Vägverket arbetar för att bygga ”Vackra vägar”. De tillfrågade som

jobbar på Vägverket fick några fördjupningsfrågor om gestaltungsprogram och vilka problem man stöter på i programmen medan specialisterna i gestaltungsfrågor fick berätta om sina personliga eftersträvanden gällande vägarkitektur.



Ett vackert solitärträd vid vägen kan skapa ett rum som innefattar delar av vägbanan.

Torbjörn Suneson, Chefsarkitekt Vägverket

Telefonintervju 2007-03-21

En vacker väg känns självklar i landskapet. Den ställer inte till. Torbjörn Suneson citerar Sven A Hermelins ord *“När någon frågar efter namnet på landskapsarkitekten bakom verket, då har man misslyckats.”* Torbjörn säger att vissa landskapsarkitekter kör en massa matjord till platser där den inte hör hemma och planterar för platsen helt främmande växter. Då skäms han för att vara landskapsarkitekt.

Idag finns gestaltningsprogram i ca 28 % av Vägverkets projekt. Torbjörn Suneson arbetar för att siffran skall bli 100 % men betonar då att ett gestaltningsprogram i vissa små projekt kan handla om en halv A4- sida. Han jobbar också för att gestaltningsprogram skall finnas med redan i projektens allra första skeden, innan förstudien utförs. Då kan det handla om att formulera övergripande strategier och mål och kanske identifiera kritiska punkter i landskapet mellan den nya vägens målpunkter.

Gestaltningsprogrammen handlar inte bara om det vackra. De behandlar vägarkitektur vilket är den samordnade helheten av brukbarhet, hållbarhet och skönhet eller om man så vill funktion, teknik och estetik. I många projekt som Vägverket genomför har man beräknat en för låg kostnad. Detta går ofta ut över de åtgärder som vidtas sist i byggprocessen; byggets slutfinish. Landskapsarkitekten finns med i många delar av vägplaneringen, från tidiga skeden då korridorer tas fram och linjer väljs till utformning av vägområdet med bland annat sidoområden, rastplatser och trafikplatser. Delar av dessa åtgärder genomförs i slutet av bygget och blir ibland lidande då pengarna inte räcker och man tvingas till sena nedskärningar (något som känns igen från t.ex. bostadsområden).

”Vägarkitektur är den samordnade helheten av brukbarhet, hållbarhet och skönhet”

Att landskapsarkitekten skulle ha för höga intentioner med ett projekt och att det därför inte genomförs kan nog ibland stämma menar Torbjörn. Man måste vara lyhörd och förstå att vissa, för att inte säga många projekt är enkla vardagsprojekt som skall vara väl utformade och anspråkslösa. Det vanligaste är dock inte för höga ambitioner utan att man (särskilt i småprojekt) har för lite uppmärksamhet på de effekter åtgärderna får. Det görs en hel del fult i små projekt på grund av att ingen tagit helhetsansvar för gestaltningen.

När man av ekonomiska skäl behöver göra förändringar i ett gestaltningsprogram är det tyvärr alltför ofta så att den ansvariga konsulten inte kontaktas. I vissa stora projekt eller vid stora förändringar finns denna kontakt. Den berörda regionens landskapsarkitekt kopplas dessutom inte alltid in utan ibland fattar projektledaren själv beslut om nedskärningar och förändringar av gestaltningsidéer.

Marie Minör, Projektledare investering. Vägverket Region Skåne

Intervju, Vägverket i Malmö, 2007-04-11

En vacker väg smälter in i sin omgivning så att man inte lägger märke till så många saker i själva vägkonstruktionen. Inpassningen i landskapet känns naturlig! Vägen är ju egentligen inte vacker, snarare grå och tråkig. I själva verket är det vägens omgivningar som är vackra och det viktiga är då hur vägen möter sin omgivning. Ett exempel på ett fint möte kan vara att vägens och landskapets skala stämmer väl överens.

Marie jobbar just nu mestadels med arbetsplaner, alltså den del i projektet som ligger före bygghandlingarna. Ett gestaltningsprogram är en självklar del i de arbetsplaner hon beställer. Ofta finns det då gestaltningsprogram framtagna tidigare i projektets förstudie och vägutredning att ta hänsyn till. Det är viktigt att fundamentala riktlinjer från de tidiga skedena då får följa projektets gestaltning ända till byggnation.

Delar av idéerna i gestaltningsprogrammen brukar dock förändras under arbetets gång. Det kan handla om att de är svåra att genomföra, kostar för mycket att bygga eller är svårskötta. Det händer också ofta att vägprojektet har kostat mer att bygga än beräknat och det är då vanligt att slutfinishen blir lidande. Man kan ju inte minska på vägens underbyggnad! Istället är det vegetation och liknande som försvinner. Det är ovanligt att man när gestaltningsåtgärder skall bantas ner tar kontakt med den ansvariga konsulten, men visst vore det önskvärt att man gjorde så. Det är ibland svårt att som projektledare förstå grundkonceptet och veta vad man kan ta bort utan att gå miste om den övergripande idén. Man kontaktar istället den ansvariga regionarkitekten som får uttala sig med stöd av sina specialkunskaper i området.

”Det händer också ofta att vägprojektet har kostat mer än beräknat att bygga och det är då vanligt att slutfinishen blir lidande. Man kan ju inte minska på vägens underbyggnad!”

Kent Lindfors, Konstnär och före detta medlem i Vägverkets Miljö och Skönhetsråd

Telefonintervju 2007-04-12

Vad är en vacker väg? Omöjlig fråga att besvara enligt Kent Lindfors. För att en väg skall vara vacker krävs ett samspel mellan många faktorer, estetiken måste liera sig med minne, historia, erfarenhet och ideologi. En väg till eller för folket blir annorlunda än den som leder till ett slott... En ”ren”, fritt svävande, estetik blir till yta, till dekoration. Men den ideologi som framtvingar estetiken får inte vara låsande; ingen ”socialrealism”! Den får inte heller vara så öppen att estetiken förlorar all begränsning; det vill säga karaktär. En bra, vacker väg bör, likt en målning, ha karaktär!

Ibland har projektören hjälp av en generös, ”hjälpande” natur som i den vackra och rytmiska motorvägen längs med Hallands kust. Om inte vägens grundrytm fungerar är det nästan lönlöst att i efterhand försöka göra den vacker genom att pryda den med stiliga detaljer, räcken, belysning och annat.

Vägar har enligt Kent en hel del gemensamt med den bildkonst han annars arbetar med. Både vägarkitektur och måleri handlar om att på en given yta vara en ”space composer”. Ibland är den tillgängliga ”rymden” stor och öppen, vid andra situationer begränsad, rentav klämd, men det gäller alltid att kunna ordna upp delformerna så de bildar en sammanhängande rytmisk helhet. Rörelse, rytm och tecken är återkommande i såväl hans måleri som hans tankar om vägen. Vägar påminner om kroppens vener och artärer; de utgör ett slags blodomlopp.

Vägverket har svårigheter att integrera gestaltningen i vägprojekten. Kanske kan man säga att ett gestaltningsprogram främst riktar sig till de insiktslösa, de som är ointresserade av estetik. De andra, de intresserade, de ”passionerade” och mer insiktsfulla, behöver i mindre utsträckning ett program. Ett program skall aldrig

”En bra, vacker väg bör, likt en målning, ha karaktär!”

tjänstgöra som ett slags polis. Programmet skall stödja, hålla samman och ge en riktning, men inte förbjuda och hindra. Om det under arbetets gång dyker upp något som är bättre än det förut fastställda så bör programmet kunna ändras. Det bör finnas en öppning för det oväntade. En okonventionell tillagd detalj bör en stark helhet klara av att ta till sig. Vägestetik skall eller kan givetvis inte frikopplas från miljö och teknik. Estetiken skall dock vara integrerad; inte något i efterhand påhängt. Alltså inte som en projektledare i Värmland en gång sade: *”Så fick jag en miljon över och det lade jag på estetiken”*.

Och visst är även detaljerna viktiga. Kent har sett många projekt som snubblat på målsnöret p.g.a. att omsorgen om någon detalj saknas. Det behöver finnas en ansvarig för helheten i varje projekt som ser till att man t.ex. inte placerar hightech-papperskorgar och skyltar i romantisk dalastil bredvid varandra på rastplatsen!

Eivor Bucht, Professor i landskapsplanering på Alnarp och före detta medlem i Vägverkets Miljö och Skönhetsråd

Intervju på Alnarp 2007-04-11

Det finns inget absolut vackert utan vägen måste ses i sitt sammanhang i tid och rum. Vad som är vackert beror på betraktaren och dennes föreställning om skönhet. Det finns två skilda sätt att se vägen varav ett är det bevarande synsättet. Vägen som pastoralt slingrar sig fram i landskapet och som absolut inte får störa de kulturhistoriska värdena. Det andra synsättet handlar mer om arkitektur och ingenjörskonst där vägen är ett eget element i landskapet som om nödvändigt kan dela landskapet med sina stora kurvor.

Vägen är ett element som är omöjligt att separera från sin omgivning. Broar kan ha ett eget arkitektoniskt värde medan väglinjen endast sedd från ett flygplan i luften kan vara vacker i sig. En allé kan ensam förhöja själva vägen till något vackert. Eivor Bucht var med i det nationella Miljö och Skönhetsrådet från dess start 1989 och var sedemera en av deltagarna i Skånes regionala råd. Hon var också ansvarig för en utbildning i vägarkitektur i slutet av 1990- talet där ingenjörer och arkitekter möttes och lärde av varandra och av experter.

Mötet mellan ingenjören och arkitekten betonar Eivor Bucht som en av de viktigaste frågorna för vägarkitekturen och en av de tre frågor hon själv framför allt drivit i sitt arbete. Vägar sågs under 70- och 80- talet som moraliskt förkastligt för arkitekter att beblanda sig med. 1989 startades det första Miljö och Skönhetsrådet och under de tjugo år som gått sedan dess har arkitekturen vuxit sig betydligt starkare inom Vägverket. En annan viktig fråga hon drivit är att få landskapsarkitekter att förstå att vägen är ett storskaligt element, inte en linje i landskapet. För att landskapsarkitekternas specialkunskaper skall tas på allvar och idéerna bli möjliga att genomföra måste de ha stor kunskap om frågor som horisontal- och vertikalkurvor, trafiksäkerhet, ekonomi m.m. Slutligen betonar Eivor att miljö-

konsekvensbeskrivningar ibland fungerat som stoppklossar i gestaltungsprocessen då de alltför ofta står för en statisk bevarandesyn i konflikten mellan natur, kultur och väg.

Eivor anser att Vägverket varit snabbt med att ta till sig nya spännande lösningar inom vägområdet. Ett exempel på detta är 2+1 vägar. Likaså har utvecklingen inom broarkitekturen gått snabbt framåt. Arbetet med vägens linjeföring genom landskapet har däremot stått nästintill stilla de senaste decennierna. Arbetet med gestaltungsprogram är ett bra initiativ från Vägverkets sida för att lyfta fram frågor som rör vägarkitektur. För att fungera fullt ut behöver dokumentet i framtiden få en starkare ställning och vara levande genom hela planeringsprocessen ända till byggnation.

”Vägen är ett storskaligt element, inte en linje i landskapet!”



Diskussion

Finns det egentligen något vackert med vägar? Tillför vägen något till omgivningen eller är den bara något som hänsynslöst klyver vårt landskap och minskar dess värde? Är den enbart en fysisk barriär för människa och natur, något som bullrar i sin omgivning och en plats där bilar spyr ut koldioxid och olika gifter? De båda intervjupersonerna som är anställda på Vägverket är överens om att en vacker väg känns naturlig och självklar. Den gör inget väsen av sig. Viljan finns att vägen skall kännas självklar i landskapet men jag frågar mig om det över huvud taget är möjligt för dagens breda vägar med en så precis inpassning? Poeten och naturforskaren Sten Selander skriver 1934 så här om den stora landsvägen, chaussén:

”Och var den går fram upphör naturen att vara natur – utan att för den skull bli kulturbygd. Chaussén har inte skapat något, inte ännu.”

(Selander 1934, sid 108).

De vägar Selander beskriver som stora på 30- talet skulle nuförtiden antagligen ses som pittoreska och vackra med en god förankring i landskapets former, men problematiken med den nya vägens värde eller värdelöshet i landskapet kvarstår. Vägen har blivit en självklar del av vårt landskap men trots den stora vägens långa historia i vårt land har den fortfarande endast fått en mycket begränsad kulturstatus.

Vägen är den moderna människans väg till landskapet, dels visuellt genom bilrutan och dels för att ta sig ut från staden till naturen och på så vis komma nära landskapets små beståndsdelar. En väg kan ofta tyckas avlägsen den skala där grässtråt och myran befinner sig. För att vägen skall kunna kallas en ”väg till naturen” är det essentiellt att den erbjuder trafikanten möjligheter att på ett spontant sätt närma sig spännande naturupplevelser. Detta möte kan ske genom att stanna till vid vägkanten eller färdas i en hastighet som tillåter kontakt med naturen. I höga hastigheter upplevs endast landskapets essens; de storskaliga strukturerna.

Kontentan av denna diskussion blir att ändamålet helgar medlen. Den moderna människan vill ha vägen för att vi är i behov av de möjligheter den ger för snabba förflyttningar. Detta oerhört viktiga argument i ett civiliserat samhälle berättigar stora delar av det intrång vägen gör i naturen. Vägen tar ifrån oss något av det landskap vi har men ger oss också tillgång till landskapet. Vägen i sig innebär inget mervärde för landskapet men dess existens är ändå berättigad också ur rent landskaplig synvinkel. Vägen har som Selander skriver 1934 *”inte skapat något – inte ännu”* och med ytterligare 70 år i backspeglarna är vi kvar i nästan samma läge. Vägen har inte skapat något men den ger möjligheter att skapa en kontakt med naturen. Om detta är vägens landskapliga mening är det av största vikt att landskapets värden kring vägen tas till vara och visas upp. Då kan den värdeför-

lust landskapet får utstå när vägen byggs vägas upp av de landskapsupplevelser trafikanten får då hon färdas genom landskapet eller använder vägen för att nå naturen. Väglandskapet kan bli landskapets framsida som förvaltas med extra ömhet för att kunna visas upp för trafikanterna.

När Vägverket gick ut och frågade människor vilken del i gestaltningen av vägar man värderar högst hamnade vägens omgivning och anpassningen till denna överst (Vägverket publ. 2004:148). Vägen möter sin omgivning direkt och ibland smärtsamt nära. Vägar som klarar av mötet med landskapet kan bli harmoniska och kanske till och med vackra. För att skapa goda möten mellan vägen och dess omgivning krävs att hänsyn tas till landskapet och dess skiftande karaktär redan då ett vägprojekts omfattning och geografiska gränser bestäms. Om Torbjörn Suneson, chefsarkitekt på Vägverket, lyckas driva igenom sin idé om gestaltningsprogram i alla skeden av vägplaneringen kan en integrering av gestaltningsfrågor i hela processen förhoppningsvis bli sanning inom en någorlunda snar framtid.

Vägen tar plats och denna plats kan användas för att skapa kontakt mellan väg och landskap. Man får inte tro att vägen är ett ingenmansland. Att inte göra något är också ett val! Ett stort öppet vägtrum är förenligt med vissa typer av landskap men inte andra. Den mark vägen tar i anspråk behöver tydligt anpassas efter omgivningen och på ett aktivt sätt leda trafikantens uppmärksamhet mot landskapets karaktäristiska natur och kultur. Vägområdets design bör vara enkel men samtidigt ta ställning för kontakt och närhet. Landskapet skall kännas ända in på körbanan; ända in i bilen.

En diskussion kring gestaltningsprogram och några idéer på hur man kan arbeta för att ge programmet en högre status och säkrare ekonomi finns att läsa allra sist i rapporten under rubriken ”Genomförande”.

Vägen till landskapet

Målet är att skapa vägar som ger trafikanten en upplevelse av Skånes landskap. Vårt samhälle är idag mycket upplevelsestyrt och vägen kan, liksom staden, erbjuda en mängd upplevelser och händelser. Färden genom landskapet kan också ge lugn och harmoni. En stund i livet där man slipper stadens brus och kan känna naturens stillhet. Hubendick skriver om detta redan på 70- talet:

”Människan har nu också mer än någonsin fått större möjligheter att kunna ta sig ut till naturen sedan bilen blivit var mans egendom. Vägen leder henne dit. Det är från vägen hon i första hand ser den. Det måste också vara väsentligt att bilfärder ger något av den kontakt och den stimulans som endast naturen kan ge.”

(Hubendick, 1976, sid 204)

Många av oss bor i staden och möter landskapet i första hand genom bilrutan. Att färdas på vägar i exempelvis Skånes landskap kan vara en njutning som ibland har sitt ursprung i vägens design (t.ex. en vacker broutformning) men som oftast uppkommer då vackra landskapsvyer passeras. Vägens roll i sammanhanget är i första hand att ge trafikanten en möjlighet att se och uppleva det som finns runtomkring.



I detta kapitel beskrivs begreppen landskap och väg och hur trafikanten på vägen kan få chansen att uppleva landskapet. Jag har valt att dela in trafikantupplevelsen i två delar som jag sedan arbetar vidare med på ett konkret sätt i gestaltungsprogrammet. De två delaspekterna är:

- Förståelse och identitet
- Orienterbarhet, variation och rytm.

Det finns också forskning som tyder på att satsningar på en upplevelserik väg kan ge andra positiva följeffekter. Två sådana är god marknadsföring och trafiksäkrare vägar. Dessa aspekter skulle av många ses som det grundläggande medan jag, för att belysa helhetens betydelse, väljer att sätta naturupplevelsen i första rummet.

Landskapet

Definitionen för landskap skiftar. Detsamma gäller hur man ställer sig till landskapet och dess framtida utveckling. Här presenteras Europeiska landskapskonventionens (undertecknad i Florens 2000-10-20) samt Vägverkets definitioner av landskap (Vägverket, 2006-12-12).

Europeiska landskapskonvention har skrivits under av ett antal stater, däribland Sverige. Landskap definieras i dokumentet som:

”ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer” (Europeiska Landskapskonventionen, 2000, sid 2).

I landskapskonventionen har man lyft blicken något när man påstår att landskapet: *”utgör en resurs som är gynnsam för ekonomisk verksamhet och att skydd, förvaltning och planering av landskap kan bidra till att skapa arbetstillfällen”* (Europeiska Landskapskonventionen, 2000, sid 1).

Varje land som skrivit på konventionen skall se landskapsplanering som ett verktyg för att förbättra, återställa eller skapa landskap. Uttrycken konservera och bevara används inte och betoningen ligger på att landskapet är något dynamiskt. I den europeiska landskapskonventionen står det att landskapet har ett värde för alla människor. Individens livskvalitet är beroende av det landskap hon lever i och i varje människas identitet finns en koppling till landskapet. En människa anses vara besläktad med sitt landskap vare sig det bedöms som särskilt värdefullt och vackert eller vardagligt tråkigt.

Vägverket använder sig av Europeiska landskapskonventionen för att definiera begreppet landskap i sin ”Miljöstrategi för landskap” (Vägverket, 2006-12-12). Dokumentet ställer helhetstänkandet i centrum och tar avstånd från Vägverkets tidi-

gare syn på landskap där fokus låg på att förhindra intrång i enskilda skyddvärda objekt. Nu fokuserar man istället på landskapets generella karaktär och struktur. Vägverkets övergripande mål för landskap lyder:

”Vägen skall bidra till att upprätthålla ett landskaps utmärkande karaktär som är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer.” (Vägverkets Miljöstrategi Landskap, 2006-12-12.)

Vägverket visar genom målskrivningen att man arbetar utefter Europeiska landskapskonventionen och att man är en viktig del i det Svenska arbetet för att förverkliga konventionens mål.

Vägen

I samband med gestaltning av vägar återkommer vissa begrepp som behandlar vägen och dess omgivning. "Väglandskap" används här som ett uttryck för vägen och hela det landskap som trafikanten möter. Ibland kan detta landskap sträcka sig ända till horisonten, ibland är det inträngt mellan väggar av vegetation. "Vägområde" är en mer teknisk term som syftar på den mark som vägbanan med tillhörande anläggningar tar i anspråk. I vägområdet ingår således diken, slänter, viltstängsel, dagvattenanläggningar, rastplatser m.m. Säkerhetszonen är den zon där inga uppstickande föremål som är farliga att köra på får finnas. Zonen är ca 9 meter bred på en väg med hastigheten 90 km/h. "Vägrum" har jag valt att kalla den plats som vägområdet bildar och där trafikanten vistas.

En väg kan definieras på många sätt. I Bra Böckers lexikon beskrivs en väg som: *"En banad samfärdsled till lands, ursprungligen utvecklad ur trampade stigar"* (1982, uppslagsord Väg).

Dagens vägar har mycket lite gemensamt med trampade stigar. Elin Wägner, ledamot i Svenska Akademien, kallade redan på 30- talet vägen för:

"Ett piskerapp i landskapet" (Wägner, 1939, sida 35)

Vägen har, till skillnad från bebyggelsen, en långsträckt struktur och dess utbredning är mycket svårdefinierad - var börjar och slutar en väg? Trots elementära skillnader behandlas vägen och huset mycket lika i byggskedet. Vägverket ser en ny väg som ett geografiskt och tidsmässigt avgränsat projekt. Ett vägprojekt består av en sträcka i vägnätet som antingen skall byggas helt ny eller byggas om för att bättre svara mot rådande och framtida behov. Problemet med detta tankesätt är, till skillnad från husbygget som har tydliga avslut i kvarterets form, att samma väg fortsätter bortom det specifika projektet. Vägens ändlöshet och de konse-



kvenser detta för med sig kan vara svårt att inpassa i ett vägprojekt.

Är det då bättre att jämföra vägen och dess gestaltning med gatans rum? När vägen når staden övergår den ofta till att bli gata. De båda uttrycken är således mycket nära besläktade. Gaturummet skiljer sig avsevärt från vägrummet i termer som avgränsning, skala, användning och material. Bebyggelsen kring vägen ligger utspridd utan direkt koppling till vägrummet och vägens gräns mot omgivande landskap är diffus. Gatan däremot har i stadens struktur oftast en början och ett slut, på bredden såväl som på längden. Rummet avgränsas av bebyggelsen som står på ett bestämt avstånd från vägen och bildar en fasad. Eller som den danske teknikern och diktaren Piet Hein uttryckte det:

**Når huse danner en facade,
så kaldes vejen for en gade.
Når huse ligger hver for sig,
så kaldes gaden for en vej.**

(Hein, 1993, sida 11)

I den norska Statens Vegvesens skrift ”Veger og gater” (1995) beskrivs också skillnaderna mellan vägen och gatan. Trafiksystemet på vägen är specialiserat gällande trafikslag och användning. Den är utformad för en viss hastighet som bör hållas (varken högre eller lägre hastigheter är passande) och möjligheten att välja olika vägar till resmålet är begränsad. Gatan är betydligt mer flexibel. Där skall fotgängare, cyklister och bilar ta sig fram, den skall erbjuda parkering och i vissa fall plats för att meka med bilen och spela fotboll. Stadens nät av gator ger också många alternativa vägval.

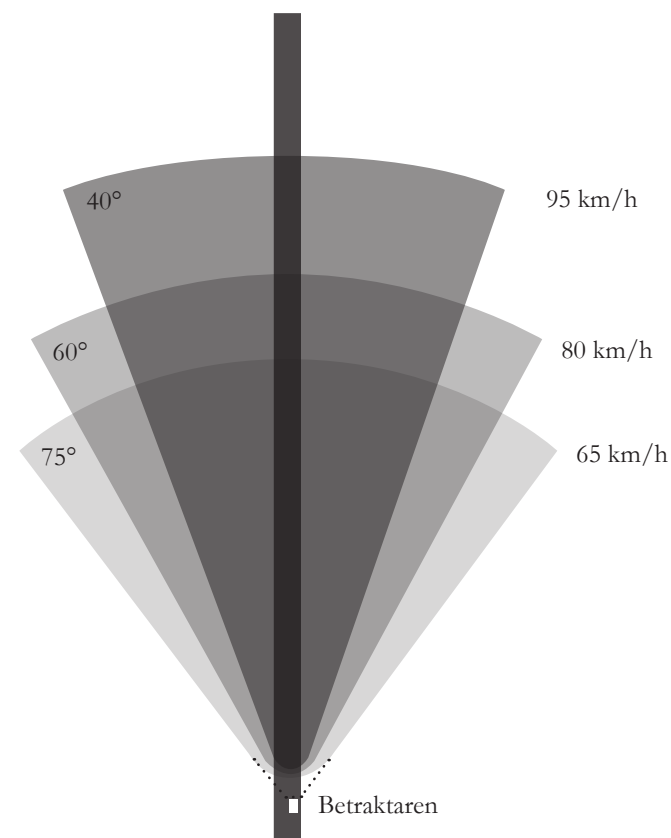
Vägens struktur på landsbygden.

Trafikantens möte med landskapet

Människans upplevelse av vägmiljön är dynamisk och bygger på rörelse. Tunnard & Pushkarev (1963) beskriver i sin studie (som kommit att kallas Tunnards samband) relationen mellan fokuseringsavstånd och siktinkel i olika hastigheter (se bild till höger). Tunnards samband beskriver att höga hastigheter ger en mindre siktinkel och en fokuseringspunkt som ligger långt från föraren. Detta innebär att endast en liten del av landskapet kring vägen upplevs och att denna del i första hand finns rakt framför föraren. Detaljseendet blir också mindre i höga hastigheter.

Vägmiljön bör således gestaltas med bilens rörelse i åtanke. Den snabba förflyttningen kräver enkelhet och tydlighet. Detaljrikedomen i gestaltningen kan sedan öka i takt med att hastigheten minskar. För att som människa och trafikant få en god bild av landskapet runtomkring landsvägen krävs enligt skriften "Trafikantupplevelse på väg" (Bucht m.fl., 1996) att tre kriterier uppfylls. Dessa är förståelse och identitet, orienterbarhet samt variation och rytm.

Jag har valt att arbeta vidare med kriterierna under två rubriker: "Förståelse och identitet" samt "Orienterbarhet, variation och rytm". Rubrikerna står för två grundläggande typer av upplevelser som trafikanten bör få längs vägen.



Tunnards samband som visar hur trafikantens siktinkel minskar med den ökade hastigheten.

Förståelse och identitet

Som trafikant bör man få en förståelse för väglandskapets historia och dess användning idag. Man skall kunna få svar på frågan ”Varför ser landskapet ut så här?” Landskapets speciella identitet bygger till stor del på vegetation, topografi och bebyggelse som tillsammans bildar dess skala. Ofta finns det också i ett landskap speciella identitetsskapande element som kan ge trafikanten ledtrådar till landskapets historia och nutida användning. Exempel på sådana är äldre industribyggnader, dagbrott, gods och bystrukturer.

Förståelse och identitet är mycket nära knutna till den specifika platsen. Det handlar om platsens själ, *genius loci*, som är en självklar del av landskapet och därför bör förmedlas i de vyer som passerar trafikantens synfält. Förståelse och identitet bör förmedlas till trafikanten genom omgivningens grundstrukturer som utgör basen i landskapet.

Man kan arbeta på två olika sätt för att skapa en enkel bas i gestaltningen av vägmiljön.

1. Varje väg bör ges en egen gestaltning som poängterar dess särart. Denna modell beskrivs i skriften ”Gestaltningssystem för vägar – utveckling av metod” (Vägverket 2005:74) som ett bra sätt att skapa enhetlighet på längre vägsträckor och konceptidéer som ”Den blå vägen” och ”Hästarnas väg” förs fram som goda exempel. Samma metod har använts i Anna Ternings examensarbete ”Gestaltningssystem i Stråkstudier” (Terning, 2005) där fallstudien längs väg 108 i första hand är en landskapsanalys där helhetskonceptet ”Bokens väg” använts. Man syftar i detta fall på trädet bok och konceptet kan stöta på problem då en åtta mil lång väg troligen passerar genom landskap där boken saknar en naturlig plats. Det kan också vara svårt att få konceptet att på ett tydligt sätt framträda för trafikanten på vägen.

2. Vägens design utgår från landskapets karaktär. Vägen delas då in i sträckor där utgångspunkten helt och fullt är landskapet och dess skiftande karaktärsdrag. Varje typ av landskap får sedan sina egna rekommendationer för hur vägområdet skall gestaltas. Rekommendationer kan antingen gälla ett specifikt vägprojekt eller många vägar som passerar genom samma typ av landskap. I ”Gestaltningssystem för Dalslands vägmiljöer” (Vägverket publikation 2005:63) beskrivs t.ex. gestaltungsidéer för alla vägar i Dalsland.

Jag har valt ett angreppssätt i gestaltningssystemet för Skånes regionala stråk som bygger på landskapets karaktär, för att på så vis förstärka karaktärsdrag, funktioner och samband i vägens omgivning. Stråkprojektet ses här som en helhet och en uppdelning av vägarna i olika karaktärsområden kommer att göras gemensamt för alla stråken.

Orienterbarhet, variation och rytm

Trafikanten skall kunna orientera sig utifrån det omgivande landskapet och i viss mån vägens utformning. Det kan handla om landmärken som kyrktorn och vindkraftverk eller element i naturen såsom vattendrag och trädridaer som på ett tydligt sätt utmärker en viss plats.

Orienterbarhet, variation och rytm är uttryck som bygger på spänning och intresse för miljön. En färdväg bör vara en sekvens av händelser där man med jämna mellanrum får uppleva något nytt. Vägmiljön bör stimulera förarens och medpassagerarnas sinnen. Utropstecken i landskapet kan vara blickpunkter mellan vilka trafikanten skapar sin resa och med vilkas hjälp färden blir variationsrik och lättorienterad. Utan den lugna basen, landskapets grundstrukturer som beskrivs under föregående rubrik "Förståelse och identitet" finns det risk att miljön istället känns ostrukturerad och rörig. Basen och accenterna i landskapet skall harmoniera.

Variation och rytm är viktiga för såväl pendlaren som åker sträckan flera gånger varje dag som för turisten som ser landskapet för första gången. De ser dock landskapet på olika sätt, turisten är mycket intresserad av att orientera sig och upptäcka det, för honom, nya landskapet medan pendlaren söker aktivitet och nya objekt längs vägen (Appleyard m.fl., 1964).

Michael Varming jämför i sin bok "Motorveje i landskapet" från 1970 variation och rytm längs vägen med klassiska musikstycken. Under wienerklassicismen upptäcktes ett rytmiskt förlopp i musikens uppbyggnad som av många ansågs optimalt och som därför användes gång på gång. Höjdpunkter och stilla partier varvades på ett sinnrikt sätt. Varming menar att samma krav på variation och

rytm gäller i såväl filmskapandets som vägbyggandets konst. På en väg med ett bra rytmiskt förlopp bör enligt Varming uttrycksfulla vyer ha en varaktighet på minst en minut och monotona vägsträckor vara i högst fyra minuter. Dessa tidsangivelser arbetar jag vidare med i gestaltningsprogrammets kapitel "Orienterbarhet, variation och rytm".

Vägens rytm kan liknas vid hjärtats puls.

Positiva följd effekter

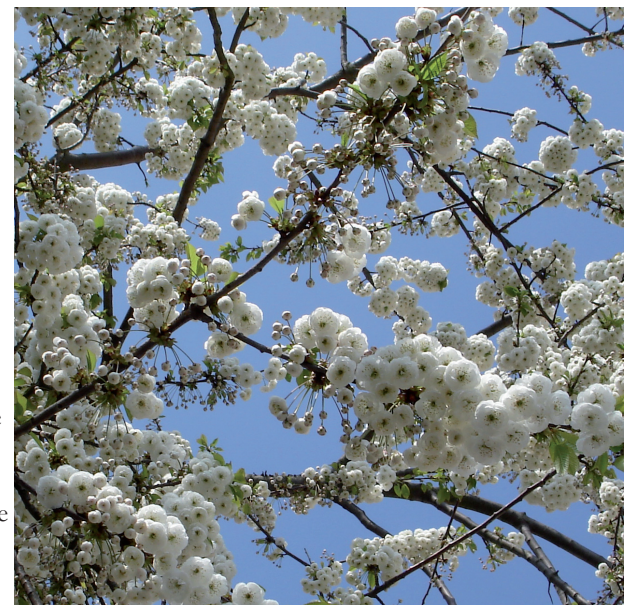
Att låta trafikanten uppleva landskapet längs vägen har också flera positiva följd effekter. Två sådana är marknadsföring av kommuner som vägen passerar genom och en trafiksäkrare väg; viktiga aspekter, inte minst ekonomiskt, när vägar skall byggas om. Kommuner satsar ofta pengar på utsmyckning av rondeller och broar, och Vägverket jobbar hårt för att skapa förlåtande, trafiksäkra vägmiljöer. Vad som ofta går förlorat i dessa ansträngningar är helheten och istället för en väl fungerande och inbjudande miljö får man odefinierade och pyntade vägrum. Detta är anledningen till att jag valt att kalla två mycket grundläggande aspekter för följd effekter. Det är bara när satsningarna sammanfogas till en god helhet som man kan få ut största möjliga effekt av sina åtgärder och då kan gestaltningen fungera som en sammanfogande länk.

Trafikväkerhet

Helena Drottenberg har under flera år bedrivit forskning på LTH i ämnet "Are Beautiful traffic environments safer than Ugly traffic environments?" Hon beskriver i sin avhandling (Drottenberg, 2002) att vackra miljöer får trafikanterna att sakta ner på farten och att lägre hastigheter är viktigt för att minska mängden olyckor. Effekten är tydligast på korta sträckor och i miljöer som känns säkra. När föraren känner sig osäker, t.ex. vid körning i rusningstid, spelar estetiken i vägmiljön mindre roll för förarens beteende. Drottenberg beskriver också att de som redan körde långsamt eller medelsnabbt minskade hastigheten mest i en vacker miljö medan de riktigt höga hastigheterna inte minskades. Jag kan dra slutsatsen av Drottenbergs forskning att en känsla av säkerhet är nödvändig för att trafikanten skall tillgodogöra sig estetiskt tilltalande miljöer.

Trafikmiljöer som erbjuder en varierande och stimulerande omgivning kan också motverka dålig uppmärksamhet och trötthet. Vägverket uppskattar andelen

trötthetsrelaterade olyckor till mellan 10 och 20 % av alla trafikolyckor (Vägverket publ. 2000:74). I rapporten Min trötta resa (VTI rapport 489:2004) har nästan 2000 personer i en enkätundersökning svarat på frågor om vad som gör dem trötta respektive pigga i trafiken. Den faktor som värderats högst av alla åldersgrupper avseende att göra trafikanten pigg är vägar med vacker omgivning. Andra faktorer som ger pigga förare är kurviga vägar, tydliga kantlinjer och ljus asfalt.



Drottenbergs studie (2002) visar att förare minskar hastigheten när de kör på en gata kantad av blommande körsbärsträd.

Marknadsföring

När vi besöker nya platser i Sverige och världen är det oftast landskapet kring vägen vi möts av först. Vem har inte med stora ögon betraktat ett nytt land på väg mellan flygplatsen och resmålet, eller som barn passerat gränsen mellan Sverige och Norge och febrilt letat efter skillnader i de båda ländernas natur? På samma sätt skapar besökare från andra länder sin första bild av Sverige utifrån upplevelsen från vägen. Nya regioner och kommuner tar form allt eftersom resan fortgår. En satsning på vägmiljön är marknadsföring av landet, regionen och kommunen. Man kan, genom att visa upp en vacker omgivning, locka turister att inte bara passera platsen utan stanna till och njuta av natur, kultur eller service. Ett bra första intryck av en plats, kan ge positiva känslor för platsen som helhet och locka människor till handel och kanske till och med bosättning på en ny plats. Marknadsföringen kan bestå av "direktreklam" i form av informationsplatser och välkomstskyltar längs vägen. Detta sätt att visa upp sin kommun är idag vida spritt och information om kommunen man nalkas är i stort sett alltid tillgänglig. Många kommuner har gått ett steg längre med sin marknadsföring. De har valt att tillföra objekt och händelser såsom konst eller spektakulär arkitektur till vägmiljön. Exempel på detta kan vi se i en stor mängd rondeller i hela Sverige. Ytterligare ett sätt att marknadsföra sig är att ge trafikanten en känsla av den speciella karaktär, i form av kultur och natur som landskapet har att erbjuda. Metoden kräver inte bara en god kunskap om landskapet utan också en gestaltande förmåga för att kunna lyfta fram det karaktäristiska som kan förstärka landskapets sammanhang.

Argument om marknadsföring har stor ekonomisk potential för det framtida arbetet med landskapet kring vägen. Steg ett, direktreklam, är redan inarbetat. Steg två, utsmyckningar, finns i rondeller men kan användas på andra platser. Arbetet med steg tre, att lyfta fram landskapets vackra karaktär, har påbörjats på vissa platser främst i form av fasadbelysning och liknande men skulle kunna utvecklas ytterligare av bl.a. landskapsarkitekter. Ett exempel på steg tre är "Designprogram för Göteborgsregionens infarter" (Vägverket Region Väst, 2002) där man har arbetat med utsiktreservat och scenografisk ljussättning som två sätt att skapa attraktiva infarter till staden.



Sveriges kommuner marknadsför sig ofta längs vägarna.

Gestaltningsprogram för sju regionalt viktiga stråk i Skåne

Åtgärdsförslagen i detta gestaltningsprogram skall flytta fokus från vägen till det omkringliggande landskapet. Längs de regionala stråken planeras, i enlighet med ”projektet stråkstudier” en mängd småprojekt som kan inordnas i gestaltningsprogrammets idéer och på så vis skapas en helhet i tankarna kring gestaltning för sju av Skånes viktigaste vägar.

”Projektet Stråkstudier” genomförs i ett mycket tidigt skede då det handlar om att planera för den framtida utvecklingen och så tidigt i planeringen passar det bra att beskriva översiktliga mål för vägarnas gestaltning. Man kan också se gestaltningsprogrammet som ett förslag i ett sent skede med tanke på att det bara behandlar befintliga vägsträckor. Ett gestaltningsprogram för sju vägar som finns, och kommer att finnas i ungefär samma sträckning under lång tid framöver, är således gestaltning i ett mycket sent skede. I gestaltningsprogrammet möts den tidiga och sena planeringen och därför beskrivs såväl översiktliga rekommendationer som idéer på en mer detaljerad nivå.

Under rubriken ”Förståelse och identitet” beskrivs de landskapskaraktärer jag valt att arbeta med för att skapa tydliga enkla vägrum med fokus på landskapet. Under varje karaktär presenteras sedan konkreta rekommendationer för gestaltningen av i första hand vägområdet. I ”Orienterbarhet, variation och rytm” finns en karta som visar på händelser längs vägarna. Upplevelsefattiga vägsträckor pekas ut och förslag ges på hur dessa kan få liv.

Förståelse och identitet

Landskapet längs de sju stråken har delats in i fem typer vilkas karaktäristiska egenskaper och föreslagna gestaltning beskrivs i kommande kapitel.

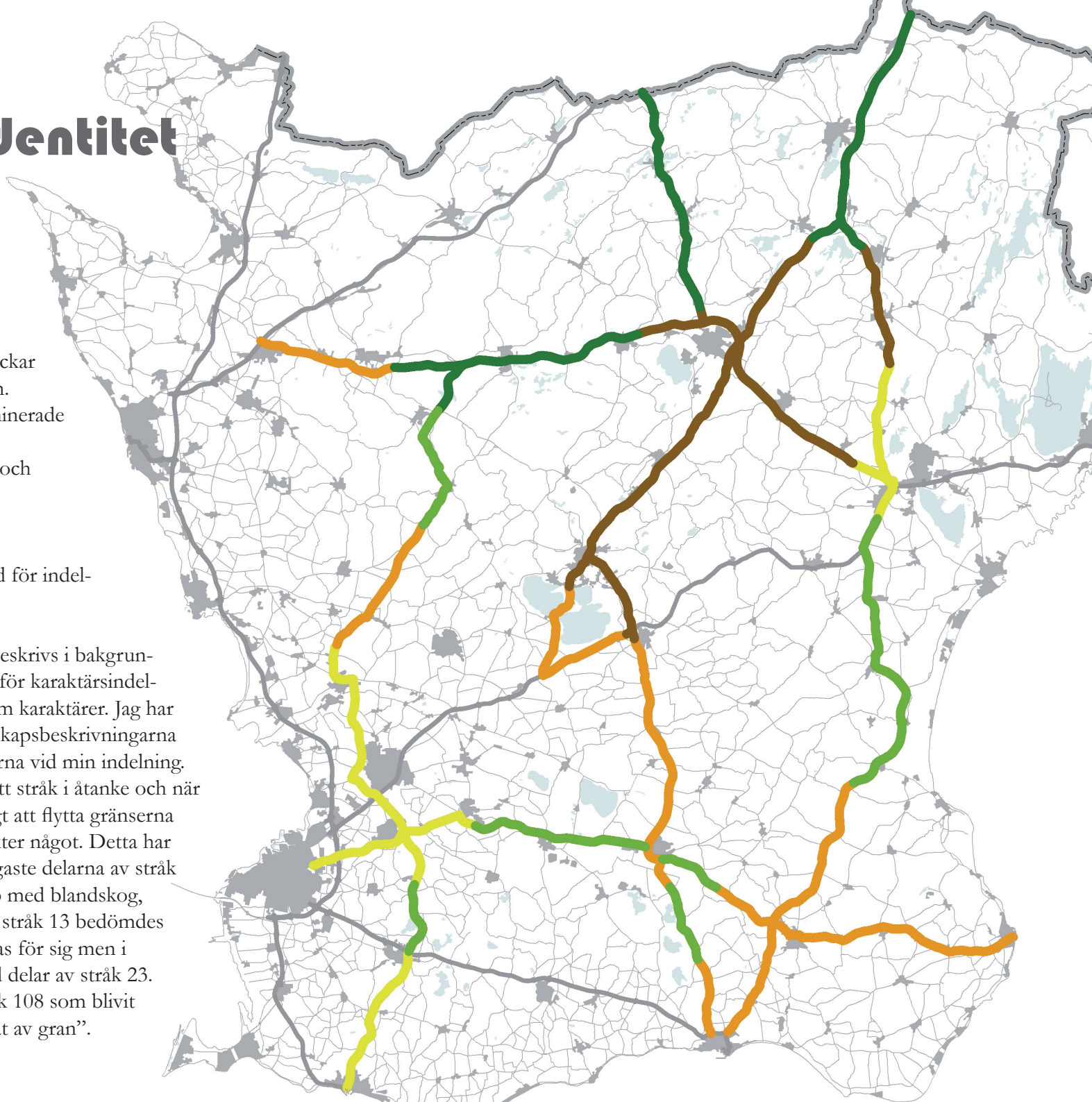
De fem landskapstyperna är:

1. Storskaligt jordbrukslandskap med begränsade topografiska skillnader.
2. Småskaligt jordbrukslandskap där utblickar ofta skymms av topografi eller vegetation.
3. Mosaiklandskap med skogspartier dominerade av tall och bok.
4. Mosaiklandskap med blandskog, sjöar och vattendrag.
5. Skogslandskap dominerat av gran.

Följande fyra typer av källor har legat till grund för indelningen:

Landskapsanalyser

Landskapsanalyserna för de sju stråken, som beskrivs i bakgrunden till detta gestaltungsprogram, är grunden för karaktärsindelningen. Varje stråk har där delats in i två till fem karaktärer. Jag har sammanfört de sju dokumenten, jämfört landskapsbeskrivningarna och tagit ett helhetsgrepp över alla de sju vägarna vid min indelning. När en landskapsanalys gjordes fanns endast ett stråk i åtanke och när helhetsbilden studeras har det blivit nödvändigt att flytta gränserna mellan landskapstyperna i vissa korsningspunkter något. Detta har skett vid Hörby där betesmarkerna i de nordligaste delarna av stråk 13 blivit en del av karaktären "Mosaiklandskap med blandskog, sjöar och vattendrag". I landskapsanalysen för stråk 13 bedömdes denna karaktär vara alltför liten för att beskrivas för sig men i helhetskontexten kan den smälta samman med delar av stråk 23. Detsamma gäller den nordligaste delen av stråk 108 som blivit en del av karaktären "Skogslandskap dominerat av gran".



Fältstudier

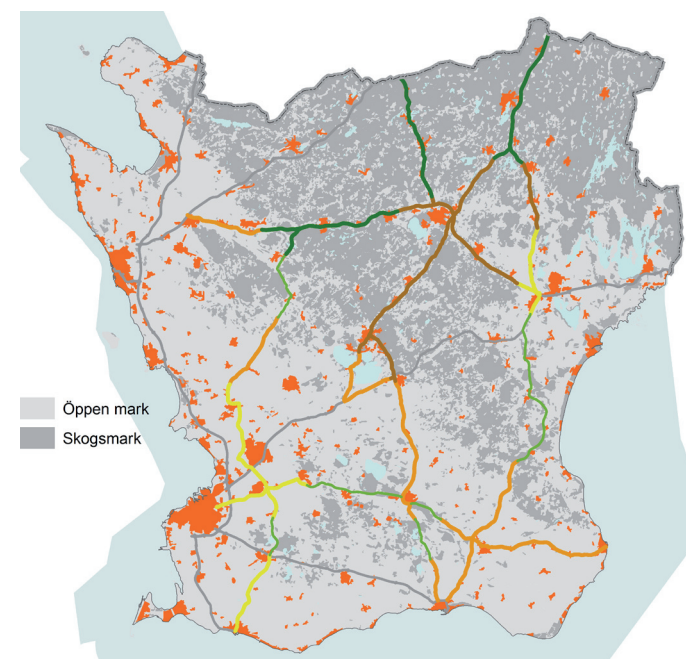
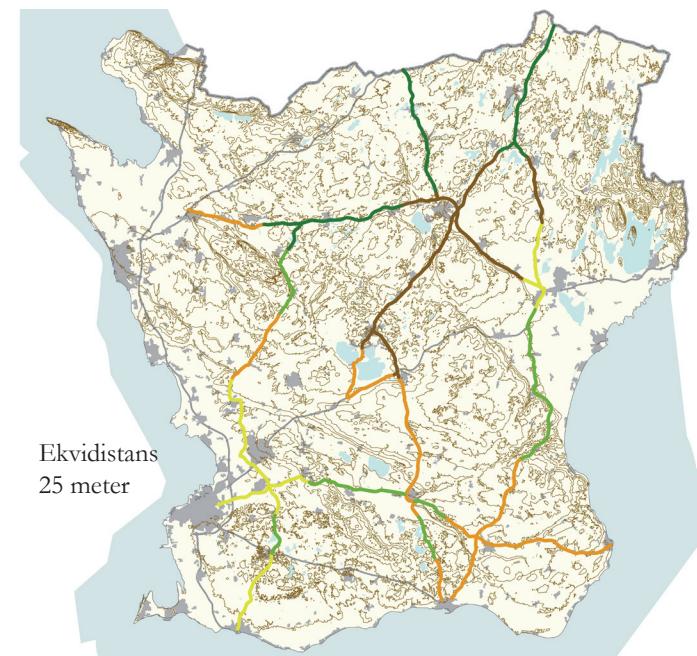
De platser där landskapsanalysernas karaktärsindelning varit otydlig har studerats i fält för att bedömningen skall bli riktig. Det gäller i första hand vid Sjöbo där två stråk möts och två landskapsanalyser med olika landskapsuppfattning måste sammanvägas. Jag har där valt att beskriva landskapet kring förbifart Sjöbo som öppet. Jag har också under mina fältstudier ”känt in” landskapet och försökt att precisera vad som är speciellt för varje specifik karaktär. Arbetet har resulterat i mina personliga beskrivningar av de fem landskapstyperna.

Naturliga förutsättningar

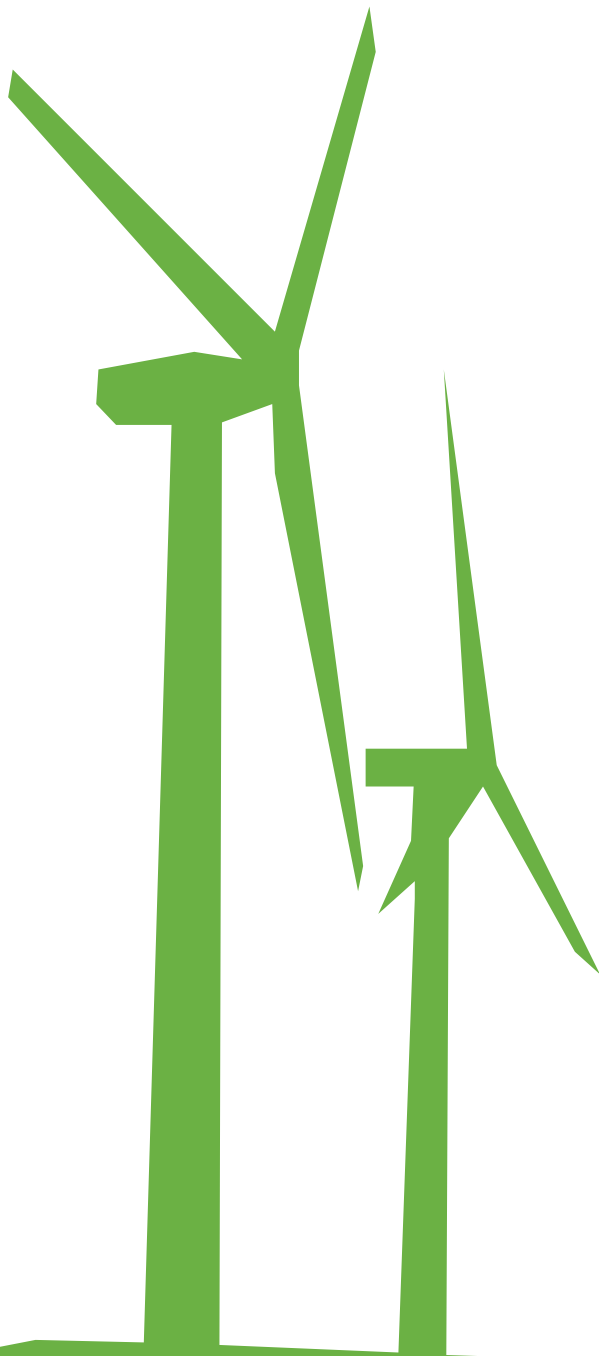
En jämförelse har gjorts mellan landskapsanalyserna och kartor över topografi och markanvändning (se bilder till höger) för att underbygga mina bedömningar av landskapstyperna i enlighet med landskapsanalysmetoden ”Landscape Character Assessment ” (Swanwick, 2002).

Länsstyrelsens Landsbygdsprogram

I Länsstyrelsens Landsbygdsprogram (Länsstyrelsen, 2006) har man delat in Skåne i 26 landskapskaraktärer enligt ”Landscape Character Assessment”- metoden. För varje landskapskaraktär beskriver man hur landskapet utvecklats fram till idag och hur det kan komma att utvecklas i framtiden. Skildringarna av Skånes olika landskapstyper har varit till stor hjälp i arbetet med landskapsbeskrivningarna i gestaltungsprogrammet för Skånes regionala stråk.



Skånes topografi och marktäckning i jämförelse med de fem landskapstyperna. Det är tydligt att landskapets skiftningar är nära kopplade till dessa naturliga förutsättningar. Extra intressant är att följa hur de ljusgröna linjerna, som innehåller många bokskogspassager, på många platser följer topografin i Skånes åsar.



Den visuella tåligheten för uppstickande byggnadsverk är olika i olika landskapstyper.

Rekommendationer

På följande sida finns rekommendationer för de fem landskapstyperna samlade i tabellform. Här kan man snabbt jämföra skillnader på hur olika landskap kräver olika angreppssätt för att landskapets identitetsskapande drag skall tydliggöras. Längre fram i kapitlet finns mer detaljerade beskrivningar av varje landskapstyp, de viktigaste karaktärsdragen samt rekommendationer för vägrummets framtida utveckling.

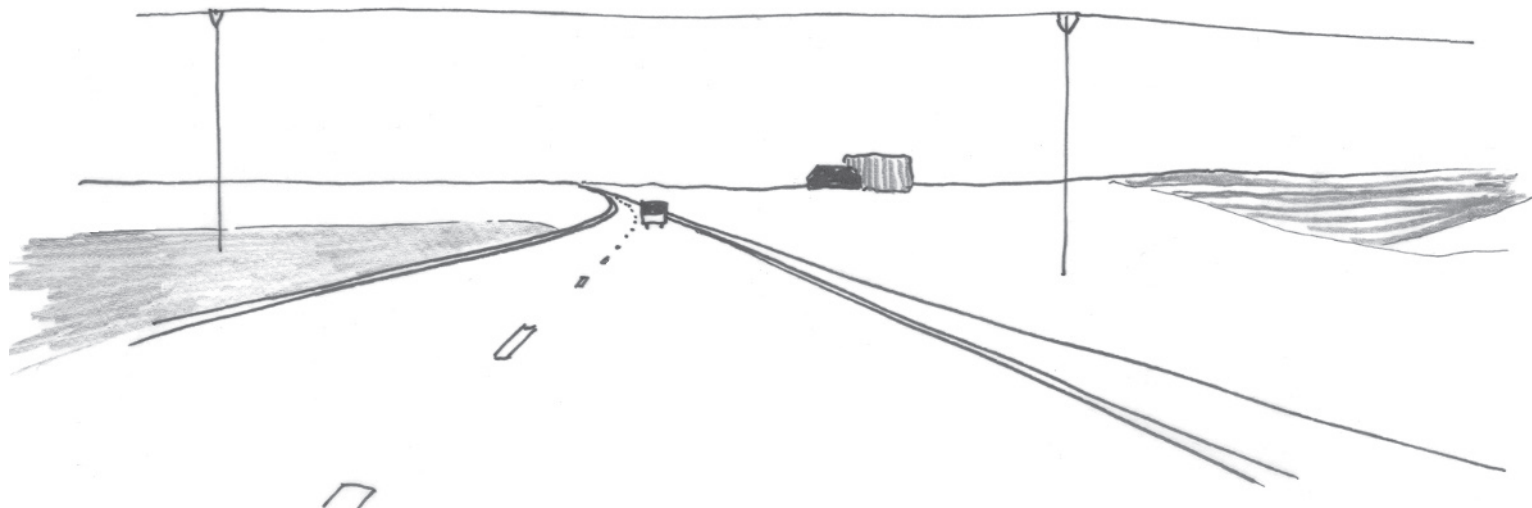
I tabellen till höger beskrivs också landskapets rumslighet och visuella tålighet som är aspekter på diskussionen om landskapets skala. Ett landskap som innehåller många siktbegränsande element som t.ex. kullar, vegetation och bebyggelse har en större visuell tålighet för vertikala byggnader såsom skorstenar och vindkraftverk (Nilsson, 1988) medan ett öppet, flackt landskap är tåligare för horisontellt utbredda byggnadsverk som exempelvis breda vägar. Skala och visuell tålighet är grundpelare i beskrivningarna av de fem karaktärerna.

	Storskaligt jordbrukslandskap med begränsade topografiska skillnader	Småskaligt jordbrukslandskap där utblickar ofta skymms av topografi eller vegetation	Mosaiklandskap med skogspartier dominerade av tall och bok	Mosaiklandskap med blandskog sjöar och vattendrag	Skogslandskap dominerat av gran
Rumslighet och tålighet	Stora öppna rum som tål breda vägar men där vertikala byggnader kan ge stor påverkan på omgivningen.	Något mindre rum där vertikala byggnader kan bilda utropstecken utan att påverka alltför stora arealer.	Ett varierat landskap med öppet och slutet, stort och smått. Viktigt och vackert landskap för rekreation som därför inte tål stora ingrepp.	Ett varierat landskap med öppet och slutet, stort och smått. Möjligheter finns att exponera eller dölja små förändringar och ingrepp.	Stora topografiska skillnader minskar tåligheten för breda vägar. Den vertikala tåligheten är däremot stor.
Vegetation	Alléer och pilevallar bör planteras, dock inte inom säkerhetszonen då räcken bör undvikas	Läplanteringar och alléer som gränsar till vägen skall planteras hela vägen till säkerhetszonen.	Tall- och bokskogarna bör tillåtas att växa nära vägen. I öppet landskap är solitärer och grupper av tall och lövträd viktiga inslag.	Brynvegetation skapar bra övergångar mellan skog och väg. Brynen kan kanta såväl barr- som lövskog och också klä in slänter.	Tät granskog skall klä in delar av slänterna och växa nära vägen. Där skogen öppnar sig kan lövträd och brynvegetation rama in skogen.
Röjning och slätter	Ingen sly tillåts att växa upp längs vägen. Hela vägområdet bör slås.		Ingen sly tillåts att växa på vägområdet i öppen mark. Där skogen växer nära vägen skall endast diket slås regelbundet.	Brynvegetation planteras eller tillåts att växa upp naturligt i skogsområdenas och dungarnas utkanter. I öppen mark slås hela vägområdet.	Av vägområdet slås endast säkerhetszonen medan granskog får täcka resterande delar.
Sidoområden	Djupa skärningar skall undvikas. Slänter bör rundas av och marken göras odlingsbar nära vägen.	Skärningar i kuperade områden bör terränganpassas medan de i flackare terräng skall vara flacka och rundade.	Slänter i skog bör utformas för att ta så lite mark i anspråk som möjligt. I öppet landskap skall slänter göras flacka och rundade.	Brynvegetation mjukar upp intrycket av slänterna. I öppet landskap skall slänter göras flacka och rundade.	Slänterna görs branta för att bevara skogens träd. I öppen mark bör slänterna göras flacka och rundade.
Vägräcken	Vägräcken bör undvikas. Där räcke är nödvändigt bör linräcke som placeras med visst avstånd från vägbanan användas.		Transparenta linräcken både i ljusa skogspartier och i öppen terräng. Räcket placeras nära vägen i skogen och längre ut i öppen mark.	Vägräcken bör undvikas. Om nödvändigt bör linräcke användas. I öppet landskap placeras räcket med visst avstånd från vägbanan.	W-balk placeras nära vägen för att tillåta träd tätt intill vägbanan. Linräcke bör användas i viktiga öppningar och som mitträcke.
Skyltar och stolpar	Mängden skyltar och stolpar bör minimeras i öppna partier medan landskapsdelar med vegetation och höjdskillnad är visuellt tåligare.		Skyltar i öppen mark bör placeras med stöd av dungar eller buskage. Sparsam skyltning i tall- och bokskogarna.	Skyltar bör placeras med stöd av dungar eller brynvegetation i t.ex. skogskanter.	Mängden skyltar skall minimeras i de öppna partierna medan skogsområdena tål skyltning bra.

Storskaligt jordbrukslandskap med begränsade topografiska skillnader

Det flacka storskaliga jordbrukslandskapet återfinns kring Malmö, Lund och Trelleborg i sydväst och kring Kristianstad i nordöstra Skåne. Områdena är låglänta och de topografiska skillnaderna mycket små. Utanför Kristianstad finns Sveriges lägsta punkt och området är rikt på sjöar och vattendrag. Kring Malmö och Lund är vatten ett ovanligt inslag i landskapsbilden.

Det storskaliga jordbrukslandskapet är mycket karaktäristiskt för Skåne. Det är bilden av den skånska slätten med sitt oändliga åkerlandskap som av många anses vara det ”typiskt” skånska. Landskapstypen består av stora, öppna rum där grönskan i första hand består av alléer och enstaka läplanteringar. Jordbruksmarken är mycket produktiv och den höga avkastningen gör marken eftertraktad för odling. Risker för att landskapet skall växa igen kan därför ses som synnerligen liten. Det finns däremot en stor risk att mängden jordbruksmark kommer att minska markant p.g.a. städernas utvidgning och ett ökat behov av infrastruktur.



Det odlingsdominerade landskapet ger få möjligheter till rekreation i en omgivning där närapå ingen mark är allemansrättslig. Behovet av nya stråk för rekreation är därför stort.

Landskapstypen tål breda vägar som smälter väl in i den stora skalan och den flacka topografin medan vertikala byggnader kan ge stor påverkan. Kraftledningarna och andra höga byggnadsverk bryter de fria vyerna mot horisonten. Høgt uppstickande föremål syns därför på mycket långt håll och har visuell påverkan på stora områden. Infrastruktur i form av väg, järnväg, kraftledningar m.m. påminner om de stora städernas närvaro men planskilda korsningar mellan vägar eller väg/järnväg kan ge avgränsande bankar eller djupa skärningar som bryter de långa siktlinjerna över slätten.

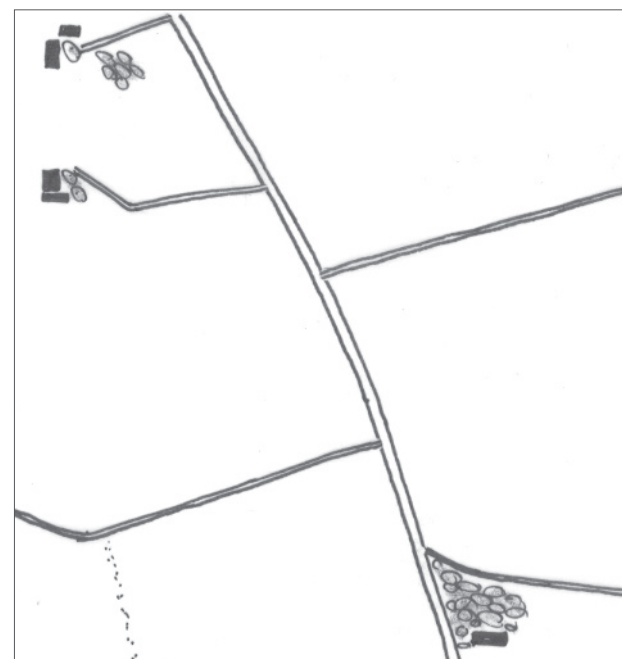
Slättlandet med sina goda jordar har under lång tid varit attraktivt för människan och stora städer har därför ofta vuxit upp just här. Många av de små byarna på lagom pendlingsavstånd från städerna har också på kort tid flerdubblat sin befolkning och samtidigt mist delar av sin lokala prägel. På slätten finns en mängd stora och mindre gårdar som ibland ramar in av lummig vegetation. Den traditionella skånegården, där vitrappade byggnader ger lä åt en innergård, är vanlig i det storskaliga jordbrukslandskapet. Gårdarna och de små byarna bildar uppstickande öar i åkrarna och ger slättlandskapet variation.

Horisonten på den vidsträckta slätten bryts ofta av kyrktorn, gamla vindmøllor och silobyggnader. Kyrkorna längs vägen berättar om gamla strukturer med kyrkan i byns centrum. Vindmøllor och de nyare silobyggnaderna berättar historien om slätten som under lång tid gett människan säd.

Typiska kännetecken:

- Långa utblickar utan störande vegetation och bebyggelse.
- Fälten och de lövfällande träden ger stor variationsrikedom under årets olika årstider.
- Infrastruktur och bebyggelse exponeras i landskapsbilden.
- Kyrkbyar och gårdar med kulturhistorisk prägel bildar öar i åkerlandskapet.

Landskapstypen finns kring Malmö och Lund i sydvästra Skåne samt kring Kristianstad.



Öppet landskap med spridda gårdar omgärdade av vegetation.



Rekommendationer för Storskaligt jordbrukslandskap med begränsade topografiska skillnader

Vegetation

Mängden träd och buskar har minskat kraftigt under 1900- talet och därför är det viktigt att nya träd planteras för att bryta monotonin och öka den biologiska mångfalden i området. Alléer och pilevallar bör planteras längs angränsande vägar, dock inte inom säkerhetszonen då räcken skall undvikas. Typiska trädslag i området är oxel, pil, hästkastanj och alm och dessa trädslag undantaget almen som drabbas av almsjukan bör användas vid nyplantering. När pil används skall den hamlas för att få sitt karaktäristiska ”skånska” utseende.

Röjning och slätter

Vägområdet skall hållas öppet och de långa siktlinjerna bevaras. Det innebär att inget sly skall tillåtas att växa upp längs vägen och att hela vägområdet bör slås.

Sidoområden

Det flacka landskapet gör det möjligt att, med få undantag, undvika djupa skärningar. Höga slänter begränsar effektivt utblickar över landskapet och är därför mycket främmande i slättens öppna karaktär. Slänter bör göras så flacka som möjligt så att marken kan vara odlingsbar nära vägen. För att undvika höga vägbankar i planskilda korsningar bör den övre vägen gå i markplan och den korsande vara nedgrävd.

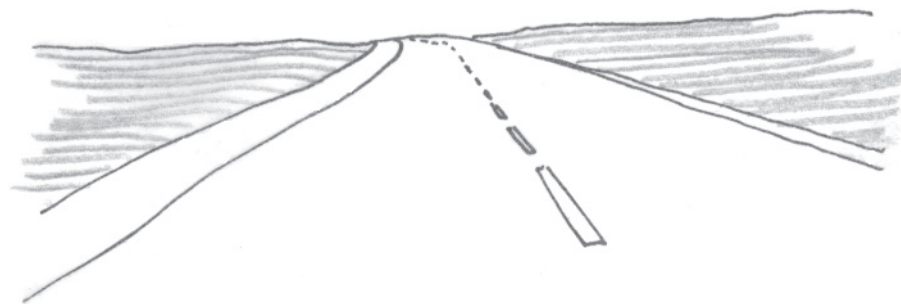
Sidoområden skall alltid täckas med jord från trakten för att platsens naturliga vegetation skall gynnas. Eventuella berg som kommer upp i dagen när ny väg byggs bör sprängas bort och täckas med jord.

Vägräcken

Vägräcken bör undvikas för att inte störa de landskapsvyer som passeras. Om räcke är nödvändigt bör linräcke som har god genomsiktlighet användas. Räcket bör då placeras med ett visst avstånd från vägbanan vilket ger luftighet och rymd på vägbanan. I extra värdefulla natur- och kulturmiljöer som t.ex. vid skyddsvärda alléer eller solitärträd kan förstärkt träräcke eller rörräcke användas.

Skyltar och stolpar

Stora skyltar och höga stolpar tar mycket visuellt utrymme i det flacka landskapet. Antalet skyltar bör därför minimeras genom att onödiga skyltar sållas bort och nödvändig information samlas på platser där skylten kan få stöd av vegetation, bebyggelse eller topografi. Placeringen av stora skyltar bör vara flexibel så att de kan passas in i samband med vegetation, vägbank eller liknande. I öppet landskap är placering i innerkurva att föredra för att skapa fri sikt ut över landskapet om inget särskilt karaktäristiskt landskapselement då skymms. På riktigt flacka och öppna partier bör endast helt nödvändiga skyltar sättas upp medan mer kuperade och vegetationstäckta områden har större visuell tålighet för skyltar och stolpar.



Slanter bör vara flacka och gärna odlingsbara i öppet landskap för att inte störa långa utblickar.

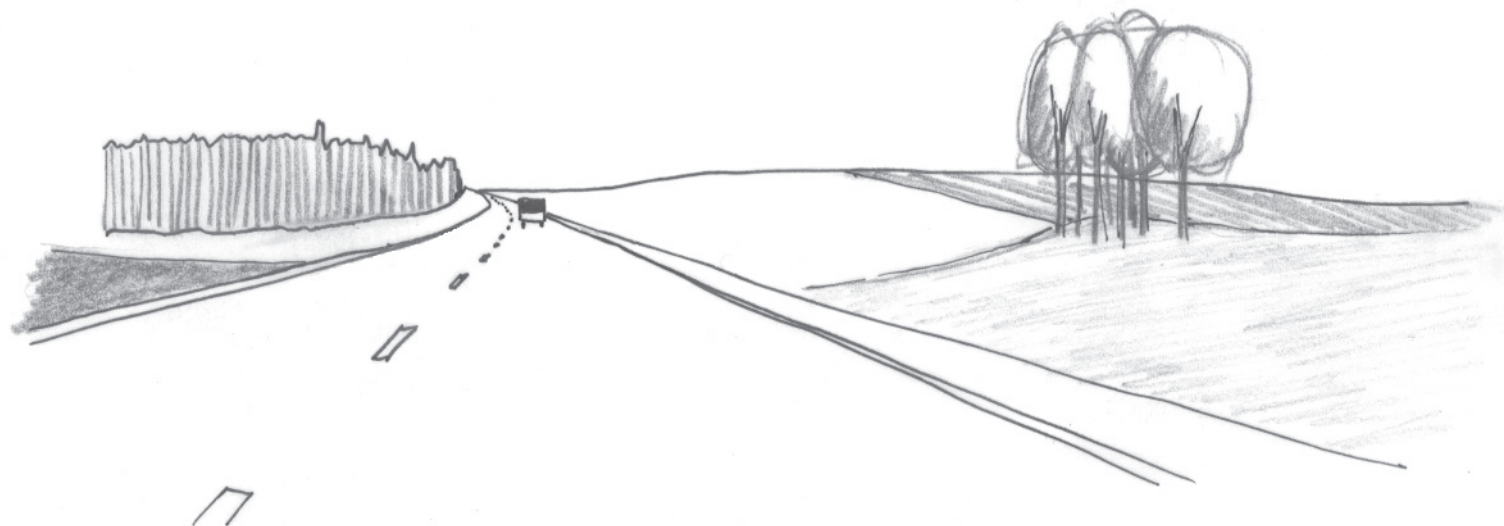


Långa utblickar över bördig jordbruksmark.

Småskaligt jordbrukslandskap där utblickar ofta skymms av topografi eller vegetation

I Skånes nordvästra och sydöstra hörn samt i övergången mellan det storskaliga jordbruket och mellanbygden är jordbrukslandskapet mer småskaligt (diagonalt mellan Skånes nordvästra och sydöstra hörn). På många ställen är landskapet relativt kuperat och höjdskillnaderna bildar tydligt avgränsade rum medan topografin på andra ställen är mjukt böljande. Vatten är ett ovanligt inslag i landskapsbilden.

Den naturliga vegetationen består av lövträd i skogar, dungar, kring gårdarna och som solitärträd och alléer. Läplanteringar, alléer och annan vegetation delar upp åkrarna i mindre enheter vilket ger en mindre skala och färre utblickar. På senare år har en del gran planterats vilket känns främmande i den annars öppna, genomsiktliga och ljusa atmosfären. Det finns en viss risk för igenväxning även om den största delen av marken är attraktiv för odling och således hålls öppen. Antalet träd och buskar inom karaktären minskar idag och en stor del av det befintliga trädbeståndet är i mogen ålder (Länsstyrelsen 2006).



Landskapsvyerna begränsas av vegetation eller topografiska skillnader vilket ger den småskaliga jordbruksbygden tydliga landskapsrum genom vilka man som trafikant färdas. Inslagen av infrastruktur är färre och småskaligare än på de mer storskaliga slätterna kring Malmö och Kristianstad. Där odlingslandskapet är kuperat kan det vara problematiskt att dra stora vägar. Djupa skärningar vilka bildar ”väggar” kring vägen motverkar då öppenheten. En mittseparerad väg har något lägre krav på siktsträckor än en vanlig landsväg och kan därför på ett bättre sätt följa terräng och landskapets skala. Området kan däremot passa bra för vindkraftverk och ett stort antal sådana finns redan uppförda i det småskaliga jordbrukslandskapet.

Små byar med sina kyrktorn bildar ett karaktäristiskt mönster emellan vilka odlingslandskapet dominerar med små och stora gårdsmiljöer. I landskapskarak-
tären finns också flera stora gods som med parker, alléer och tillhörande gårdar bildar vidsträckta godsmiljöer. Österlen på Skånes sydöstra hörn är attraktivt för turister med en småskalig charm, stillhet och närhet till havet.

Typiska kännetecken:

- Öppet och ljust med odling och lövträd.
- Vegetation mellan åkerlapparna i form av alléer och läplanteringar.
- Ett stort antal vindkraftverk.
- Kyrkbyar som skapar struktur i landskapet.



Landskapsty-
pen följer en
diagonal mellan
Skånes nordväst-
ra och sydöstra
hörn.



Öppet landskap
med spridda går-
dar, dungar och
skogspartier



Rekommendationer för småskaligt jordbrukslandskap där utblickar ofta skymms av topografi eller vegetation

Vegetation

Vegetationsridåer, dungar och alléer delar in landskapet i rum. För att bevara och utveckla rumskänslan bör denna vegetation även växa nära vägen. På så vis skapas tydligare landskapsrum för trafikanten och överraskningseffekter när man kör in i nya rum. I de flesta fall bör man dock inte plantera träd inom säkerhetszonen eftersom räcken i möjligaste mån skall undvikas.

Typiska trädslag i områdets alléer är lind, alm och pil. Dessa trädslag undantaget almen som drabbas av almsjukan bör användas vid nyplantering. När pil används skall den hamlas för att få sitt karaktäristiska ”skånska” utseende.

Röjning och slätter

Landskapet skall hållas öppet och de tydliga landskapsrummen bevaras. Det innebär att inget sly skall tillåtas att växa upp längs vägen och att hela vägområdet bör slås. Där alléer och läplanteringar växer in på vägområdet bör röjningen kring dessa ske med varsamhet.

Sidoområden

I det något kuperade jordbrukslandskapet är skärningar ofta nödvändiga för att ge vägen en god linjeföring. Branta slänter bildar fula ”väggar” som skymmer utblickar över odlingslandskapets vidsträckta rum. I landskapsdelar med stora topografiska skillnader kan slänterna med fördel terränganpassas (se bild på nästa sida). Man ger då slänten en form som kan förstärka den omgivande topografin. Metoden kräver stor omsorg både i projekterings- och byggskede för att inpassningen skall bli den rätta och inte kännas konstlad. Slänter i landskapstypens flackare delar bör rundas av och i möjligaste mån göras odlingsbara (se bild på sid. 39).

Sidoområden skall alltid täckas med jord från trakten för att platsens naturliga vegetation skall gynnas. Eventuella berg som kommer upp i dagen när ny väg byggs bör sprängas bort och täckas med jord.

Vägräcken

Vägräcken bör undvikas för att inte störa de landskapsvyer som passeras. Om räcke är nödvändigt bör linräcke som har god genomsiktlighet användas. Räcket bör då placeras med ett visst avstånd från vägbanan vilket ger luftighet och rymd åt vägen. I extra värdefulla natur- och kulturmiljöer för att skydda t.ex. vackra alléer eller solitärträd kan förstärkt träräcke eller rörräcke användas.

Skyltar och stolpar

Stora skyltar och höga stolpar kan passas in på ett bra sätt i områden med vegetation, höjdskillnader eller bebyggelse medan de tar alltför mycket visuellt utrymme i landskapstypens flacka, öppna partier. Antalet skyltar skall minimeras genom att de onödiga tas bort och nödvändig information samlas på platser där skylten kan få stöd av vegetation eller byggnader. På riktigt flacka och öppna partier bör endast helt nödvändiga skyltar sättas upp medan mer kuperade och vegetations-täckta områden har större visuell tålighet för skyltar och stolpar. I öppet landskap är placering i innerkurva att föredra för att skapa fri sikt ut över landskapet.



Slänter kan terränganpassas och på så vis ytterligare förstärka den varierade terrängen.



En slänt som täckts med jord från trakten kläs snabbt in med det lokala fältskiktet och känns naturlig på platsen.

Mosaiklandskap med skogspartier dominerade av tall och bok

På gränsen mellan Skånes jordbruksområden och de landskap som domineras helt av skog finns mosaiklandskapet. Landskapstypen återfinns ofta längs de skånska åsarnas sluttningar. Åsarna bildar gränser mot den flackare omgivningen och syns på långt håll. I mosaiklandskapet finns mycket vatten i form av sjöar och vattendrag som glimmar till mellan träden.

På platser där jordmånen fortfarande är god men där topografin inte tillåter odling eller där jorden är alltför lätt och flygig återfinns skogar av tall och bok. Bokskogens pelarsal lämnar ingen oberörd. Detsamma gäller tallskogarna som på flera ställen avlöser bokskogen. Tall har planterats på stora arealer där man tidigare haft problem med sandflykt. Skogsområden nära stora städer som



Malmö, Lund, Kristianstad och Helsingborg är mycket viktiga för rekreation och friluftsliv för stadernas invånare. Mosaiklandskapet med bokskogar är välbesökt av turister från hela Sverige.

Mellan skogsområdena finns öppna fält med spridda dungar och solitärträd. Betesmarker är vanliga men också odling förekommer frekvent. En risk finns att de mindre bördiga markerna växer igen eller planteras med skog och att variationsrikedomen i landskapet då minskar.

Gran har under senare år planterats i området. Granens mörka täthet känns främmande i de luftiga och ljusa miljöerna och bland skogsbrukarna ökar nu istället intresset för att satsa på lövskog (Länsstyrelsen, 2006).

Många vägar slingrar sig fram just i gränzonen mellan ås och öppet landskap. Denna placering ger vägen förankring i landskapets former som p.g.a. de stora topografiska skillnaderna annars har liten tålighet för breda vägar. Åsryggarna täcks ofta av bokskog och vägen passerar då antingen i gränsen mellan skog och öppen mark eller i skogens ytterkant. Med hänsyn till skogsområdenas rekreativsvärde är tåligheten för ingrepp liten.

Bebyggelse förekommer i första hand i öppet landskap som spridda gårdar. I kanten av åsarna har också ofta små samhällen vuxit fram t.ex. Degeberga och Ljungbyhed.

Typiska kännetecken:

- Närhet till flera av de skånska åsarna.
- Vattendrag och sjöar.
- Luftiga skogar av tall och bok.
- Öppna fält med spridd träbebyggelse.



Landskapstypen finns på ett flertal platser men återfinns ofta i närheten av de skånska åsarna.



Mosaiklandskap med en blandning av bokskog, betesmark, åker och tallskog.

Rekommendationer för Mosaiklandskap med skogspartier dominerade av tall och bok

Vegetation

För att förtydliga karaktären av pelarsal i vägrummet måste tall- och bokskogarna tillåtas att växa nära vägen. Bägge arterna har vackra stammar och skogarna bildar ljusa och luftiga rum där stammarnas pelare lyfter upp trädkronornas gröna tak. Tall och bok är att föredra för nyplanteringar av skogsbestånd vid vägarna. Där landskapet öppnar sig är solitärer och mindre dungar av tall och lövträd viktiga komponenter. Trädgrupper eller solitärer kan användas inom karaktären för att markera viktiga trafikplatser, tätortsinfarter m.m. Gran, som ger ett mörkt och svärgenomträngligt intryck, bör undvikas.

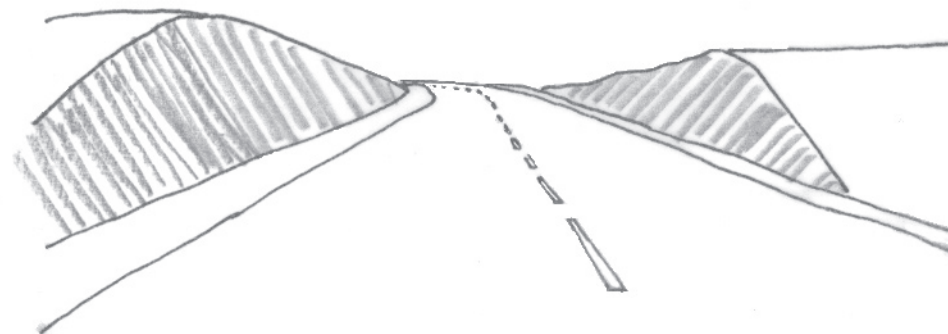
Röjning och slätter

Inget sly tillåts växa upp vid vägen. Där skogen växer in på vägområdet slås endast diket och vegetation under träden lämnas. Artrika vägkanter finns inom området och skall skötas enligt särskild plan.

Sidoområden

Den starka känslan det kan ge att befinna sig i de luftiga pelarsalar som bok- och tallskog skapar är helt beroende av att skogsområdena passerar i marknivå. Vägen skall ligga i landskapet, inte ovanpå eller under.

Skärningar i skogspartier bör göras så att så många träd som möjligt kan sparas. Om möjligt bör nya träd planteras på släntens övre del för att mildra intrycket av ingreppet. Slänten bör också alltid täckas med jord från trakten för att lokal markflora skall få den att smälta in i sin omgivning. Eventuella berg som kommer upp i dagen när ny väg byggs bör sprängas bort och täckas med jord. I öppen mark bör slänterna flackas ut och rundas av så att marken kan användas till åker eller bete.



Slänter bör ta så lite mark i anspråk som möjligt för att spara befintliga träd.



En slänt som täckts med jord från trakten kläs snabbt in med det lokala fältskiktet och känns naturlig på platsen.

Vägräcken

Linräcken med sin transparens passar bra både i ljusa skogspartier och i öppen terräng. I skogen placeras räcket nära vägbanan för att tillåta träden att växa tätt intill och på så vis behålla känslan av pelarsal även i vägrummet med bibehållen trafiksäkerhet. Här gäller att hellre sätta upp ett transparent räcke eller sänka hastigheten än att ta ner alltför många träd. När skogen kommer nära vägen bör man se över om viltstängsel behövs för att motverka viltolyckor.

I öppen mark bör räcken i möjligaste mån undvikas. Om räcke är nödvändigt skall det placeras med avstånd från vägbanan där det kan smälta in i landskapet och gräs kan bädda in räcket. I extra värdefulla natur- och kulturmiljöer kan, för att skydda t.ex. alléer eller solitärträd, förstärkt trärräcke eller rörräcke användas.

Skyltar och stolpar

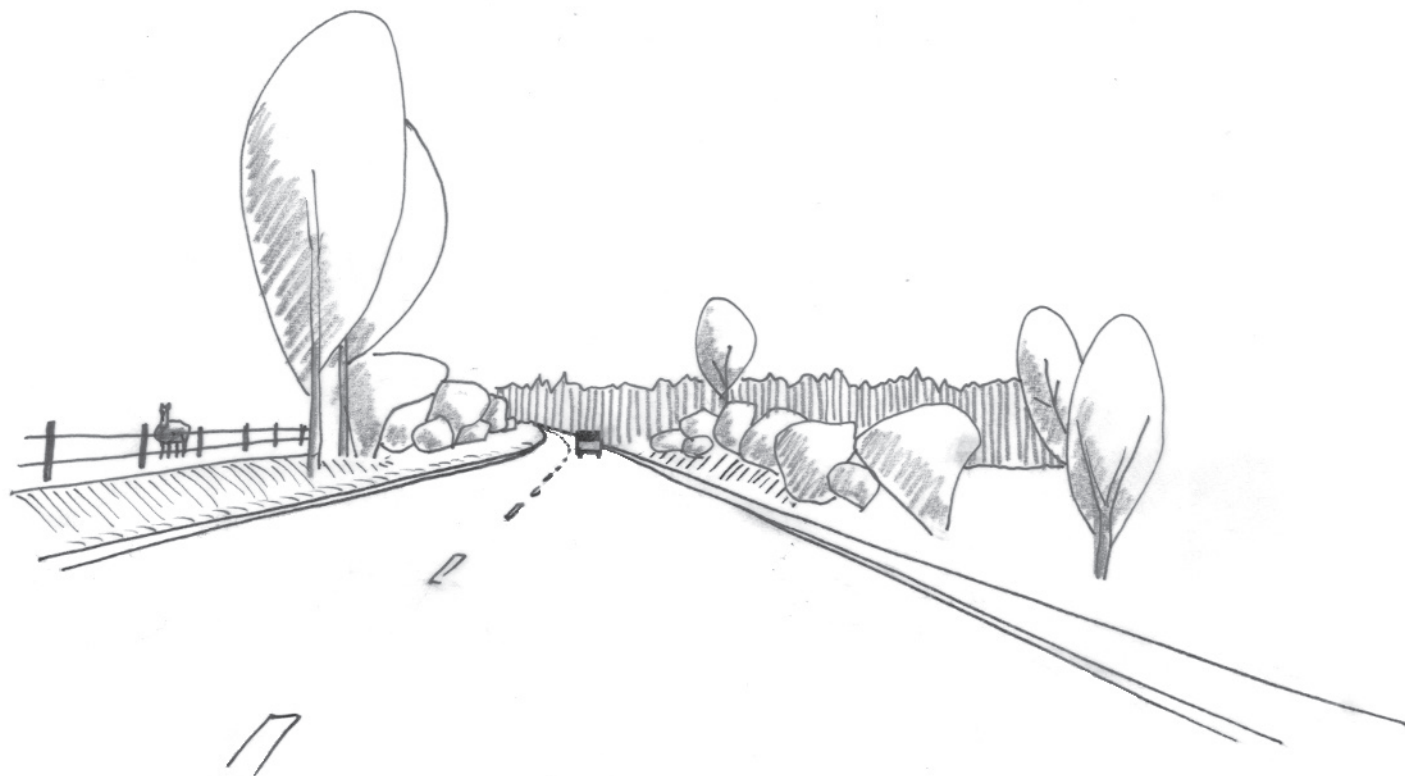
Skyltar i öppen mark bör placeras med stöd av dungar, buskage eller bebyggelse. Om de får ”stöd i ryggen” upplevs de inte som lika stora och den fula baksidan exponeras inte för mötande trafik. De luftiga skogarna av tall och bok är visuellt känsliga och varje skylt måste sättas upp med stor eftertanke för att den luftiga känslan av pelarsal inte skall gå förlorad.



Mosaiklandskap med blandskog, sjöar och vattendrag

På gränsen mellan Skånes jordbruksområden och de landskap som domineras helt av skog finns mosaiklandskapet. Marken är relativt kuperad och landskapstypen innehåller många sjöar och vattendrag.

Området lämpar sig p.g.a. jordmånen sämre än slättlandskapen för jordbruk. Trots detta har man under lång tid brukat marken där detta varit möjligt och hållit stora delar av landskapet öppet. Idag täcker skog cirka hälften av arealen vilket ger ett landskap rikt på variation och kontrast mellan öppet och slutet. För att göra jorden brukbar har stenar samlats i stenrösen som idag bildar gränser i landskapet längs skogskanter och mellan odlingsområden. Mycket av den mark som tidigare var uppodlad används nu för bete och djuren ger liv åt omgivningarna.



Generösa EU-bidrag för att hålla landskapet öppet har gjort att mängden bete ökat stadigt de senaste åren (Länsstyrelsen, 2006) men landskapet riskerar trots detta att växa igen eftersom arealen odlad mark minskar.

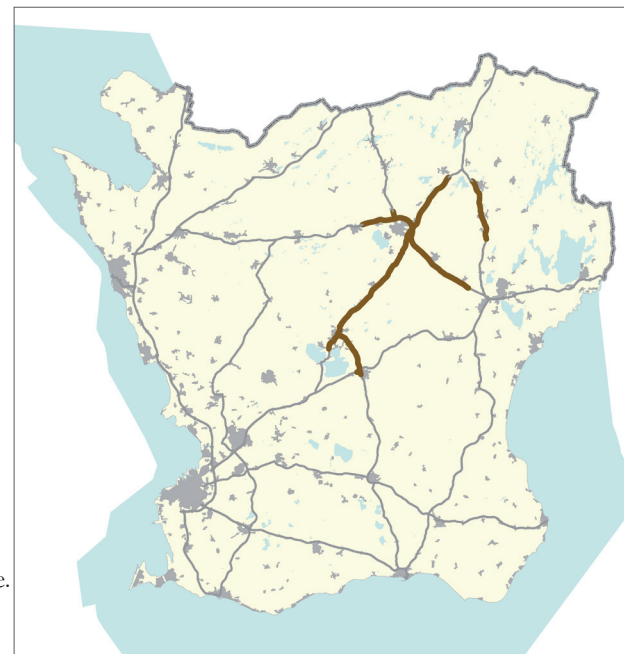
Skogsområden och dungar domineras av lövträd men i de nordligare delarna av landskapstypen är inblandningen av gran stor. I övergången mellan skog och öppna ytor finns ofta en rik brynvegetation med blommande buskar och träd. Brynen har stora värden ur ekologisk synvinkel eftersom de med sitt mycket speciella mikroklimat utgör livsmiljö för en stor mängd arter. De är också mycket estetiskt tilltalande då de typiska arterna i bryn såsom slån, rosor, hägg och try är rikligt blommande under både vår och sommar (Rizell & Gustavsson, 1998).

Tåligheten för uppstickande småskaliga byggnader är stor på grund av möjligheten att exponera eller dölja bebyggelsen i det varierade landskapet efter önskemål. Breda vägar kan däremot vara svåra att passa in i den böljande topografin. Resultatet blir stora ingrepp i landskapet och att vägen då passerar på bank eller i skärning.

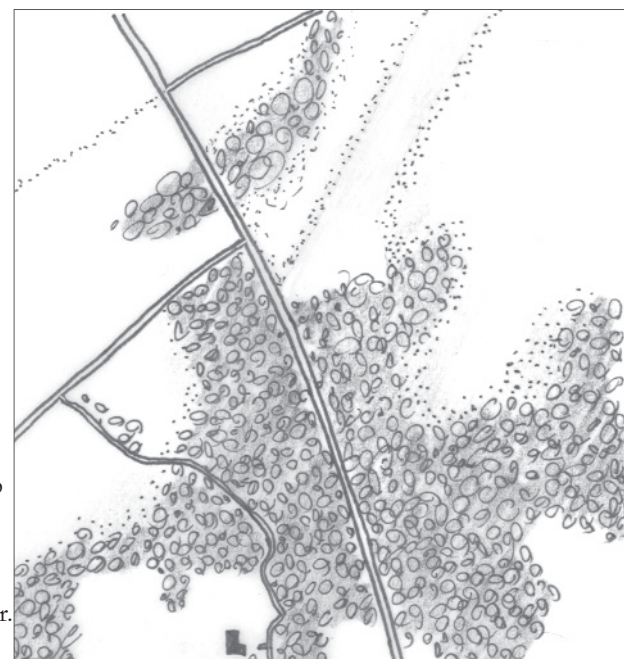
Bebyggelse är ofta placerad med ”stöd i ryggen” av skogsområden eller dungar blickandes ut över öppnare landskap. Trä är det vanligaste byggnadsmaterialet.

Typiska kännetecken

- Vatten glimmar i sjöar och vattendrag.
- Stengårdsgårdar bildar gränser i landskapet.
- Betesmarker med får, hästar och kor är ett vanligt förekommande inslag i landskapsbilden.
- Brynvegetation bildar mjuka övergångar mellan skog och öppet land.



Landskapstypen finns kring Hässleholm i nordöstra Skåne.



Mosaiklandskap med många blandade löv-skogsområden och betesmarker.

Rekommendationer för Mosaiklandskap med blandskog, sjöar och vattendrag

Vegetation

Brynvegetationen i området skall tas tillvara och utvecklas. Att låta skogspartier avslutas i en brynzon mot vägen är också trafiksäkert då brynazonen inte behöver innehålla några grova trädstammar. Längs vägarna förekommer en mängd skärningar där en brynplantering kraftigt kan minska intrycket av det onaturliga ingreppet som istället blir en blomstrande mjuk övergång mot vägbanan. Artvalet är essentiellt i skapandet av fungerande brynzoner och experter på området bör konsulteras. Brynen kan kanta såväl barr som lövskog.

Röjning och slåtter

Brynvegetation planteras eller tillåts växa upp naturligt i skogsområdenas och dungarnas utkanter mot vägområdet. Om eventuella träd i brynen blir för stora gallras de ut ca vart femte år (av estetiska, biologiska och trafiksäkerhetsmässiga skäl). I öppna områden röjs och slås hela vägområdet. Artrika vägkanter finns inom karaktären och skall skötas enligt speciell plan.

Sidoområden

Brynvegetation planteras på släntskärningar i skogsområdena för att mildra intrycket av ingrepp. Slänten bör också alltid täckas med jord från trakten för att lokal markflora skall få den att smälta in i sin omgivning. Den så kallade propellerbladsslänten (se bild på nästa sida) kan användas för att få slänten att smälta in i landskapets former. I öppen mark bör slänterna fläckas ut och rundas av så att så mycket som möjligt av marken kan användas till åker eller bete. Eventuella berg som kommer upp i dagen när ny väg byggs kan bevaras och åskådliggöra traktens stenighet.



Brynvegetation med blommande arter som slån, hägg och vildros är vanliga i mosaiklandskapet men kan med fördel användas betydligt mer i vägmiljön som mjuka avslutningar mot skogspartier och dungar.

Vägräcken

Linräcken med sin transparens passar bra både i ljusa skogspartier och i öppen terräng. I skogsmiljöer skall inga grova stammar som är farliga vid påkörning tillåtas inom säkerhetszonen. Brynvegetationen skall inte utgöra någon trafiksäkerhetsrisk och därmed inte kräva något räcke.

I öppen mark bör räcken i möjligaste mån undvikas. Om räcke är nödvändigt skall det placeras med visst avstånd från vägbanan där det på bästa sätt kan smälta in i landskapet och gräs kan bädda in räckets. I extra värdefulla natur- och kulturmiljöer kan, för att skydda t.ex. alléer eller solitärträd, förstärkt träräcke eller rörräcke användas.

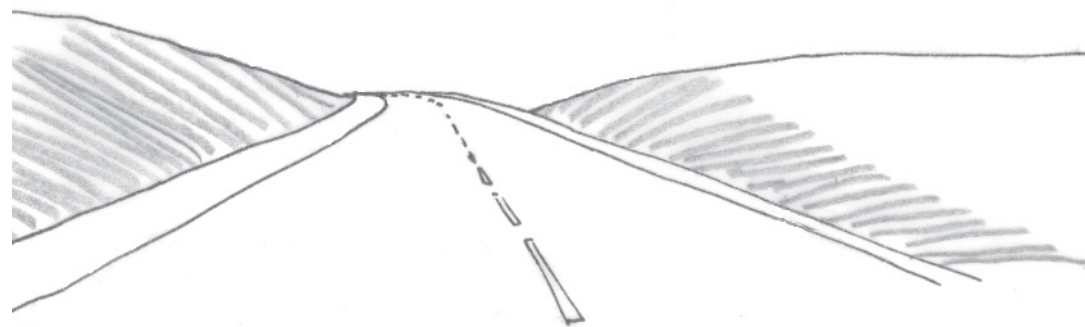
Skyltar, stolpar och viltstängsel

Skyltar bör placeras med stöd av dungar eller brynvegetation som är vanligt förekommande i området. Skogskanter är utmärkta platser för skyltplacering.

Skyltar i öppen mark bör placeras med stöd av vegetation eller bebyggelse. Om de får ”stöd i ryggen” upplevs de inte som lika stora och den fula baksidan exponeras inte för mötande trafik.

Viltstängsel bör om möjligt placeras med vegetation på båda sidor för att inte bli alltför dominant i sitt utseende. Stängslets placering bör inte heller slaviskt följa kanten på skärningar utan istället syfta till att konstruktionen passas in i vägrummet.

Viltstängslets färg bör också väl smälta in i omgivande vegetation. Tryckimpregnerade trästolpar som ibland används bör undvikas då de lätt blir mycket dominanta med sin ljusa färg och kraftiga uppbyggnad. Istället bör stolpar och nät ha en mörkare färg.



I mosaiklandskapet passar den s.k. propellerbladslänten som ger en mjuk övergång mellan vägen och landskapet.

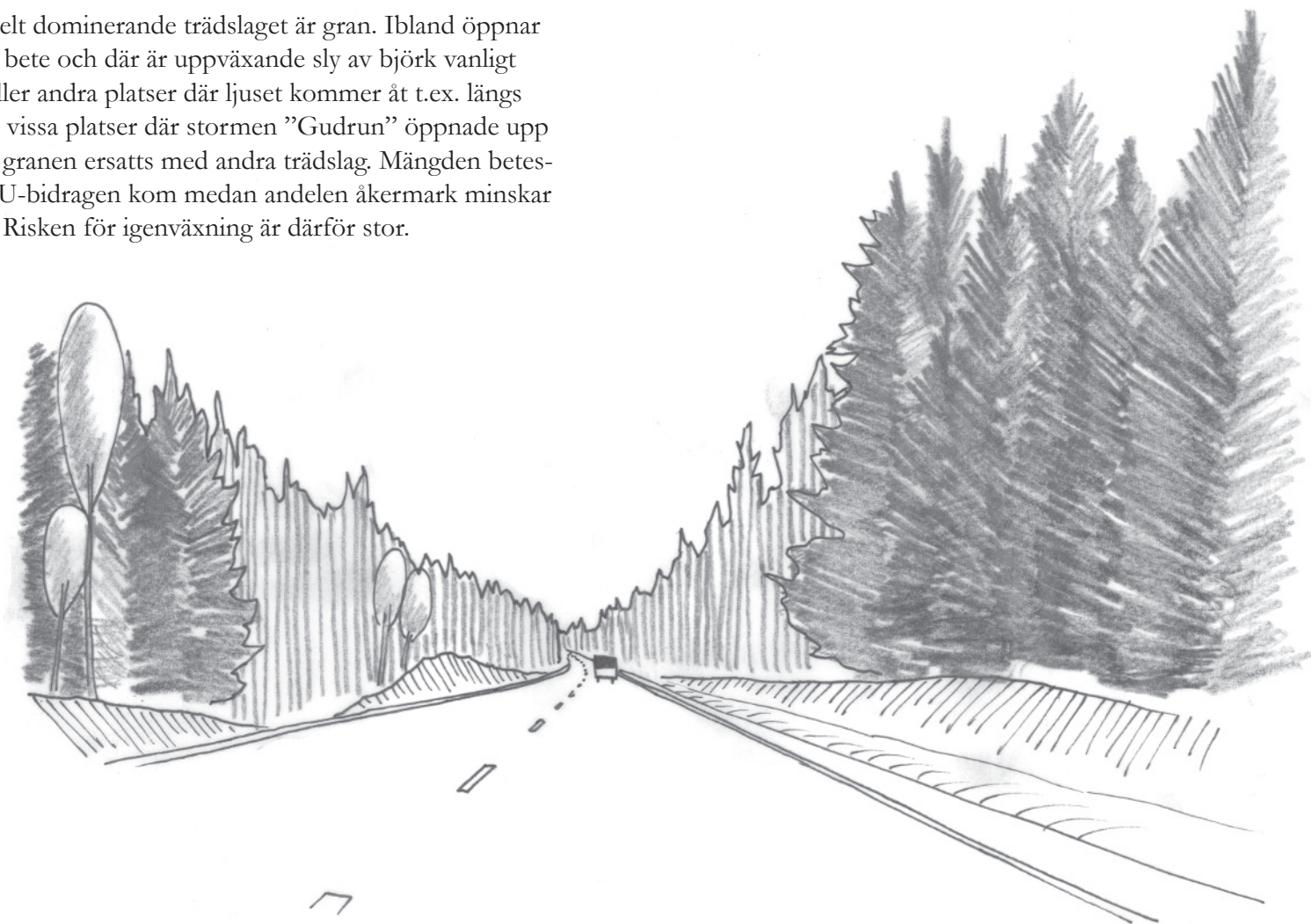


De båda skyltarna på bilden kunde ha placerats tillsammans med en gemensam stolpe.

Skogslandskap dominerat av gran

I nordöstra Skåne finns ett skogslandskap dominerat av gran. Området är höglänt och kuperat och benämns ofta den ”Småländska skogsbygden”. Helge å ringlar genom landskapet och rinner genom ett antal sjöar och fördämningar på sin väg österut. Ån med biflöden och sjöar är viktiga komponenter i landskapsbilden.

Skog täcker området och det helt dominerande trädslaget är gran. Ibland öppnar skogen upp sig för odling eller bete och där är uppväxande sly av björk vanligt förekommande. Detsamma gäller andra platser där ljuset kommer åt t.ex. längs vägar och kring bebyggelse. På vissa platser där stormen ”Gudrun” öppnade upp landskapet i området 2005 har granen ersatts med andra trädslag. Mängden betesmark har ökat mycket sedan EU-bidragen kom medan andelen åkermark minskar i snabb takt (Länsstyrelsen, 2006). Risken för igenväxning är därför stor.



I skogslandskapet är rummen trånga och tydligt avgränsade av granskogens svår-genomträngliga vägg. Landskapet är tåligt för horisontella byggnader som lätt kan döljas av skog. Breda vägar kan däremot vara svåra att passa in i den böljande topografin. Resultatet blir stora ingrepp i landskapet och att vägen då passerar på bank eller i skärning.

Befolkningen i Skånes nordöstligaste delar är liten och vägarna passerar genom ett antal småskaliga samhällen. När skogen öppnar sig dyker ofta enstaka bebyggelse upp. Trä är det vanligaste byggnadsmaterialet. Trähusen och den ”småländska skogen” lockar danska och tyska turister att bosätta sig i området. På många ställen i landskapet finns stengårdsgårdar vilka ofta ligger gömda i skogen men i skogens öppningar eller vid avverkning kommer de fram i dagsljuset.

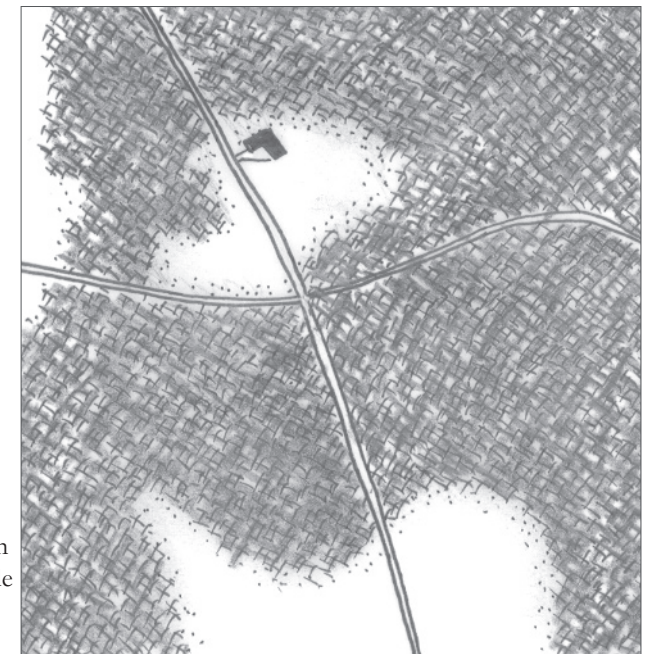
Typiska kännetecken:

- Stora topografiska skillnader.
- Område dominerat av granskog.
- Bete är den vanligaste markanvändningen efter skogsbruket.
- Landskapsrummen är trånga med väggar av granskog.
- Husen är oftast byggda i trä.

Landskapstypen finns i norra Skåne.



Slutet landskap med ett fåtal öppningar i den grandominerade skogen.



Rekommendationer för Skogslandskap dominerat av gran

Vegetation

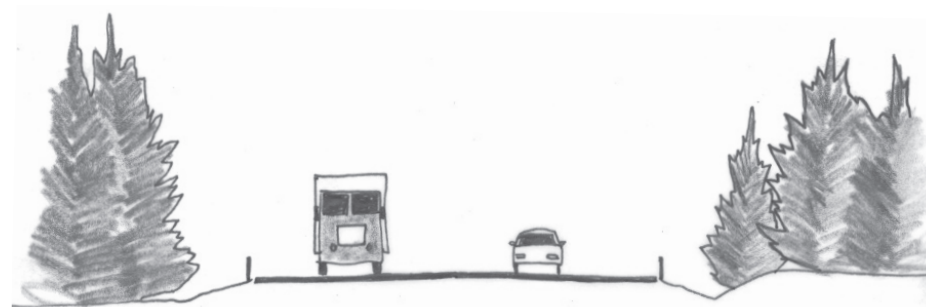
Den täta granskogen skall bevaras och tillåtas att klä in delar av slänterna för att mildra intrycket av sår i landskapet. På vissa platser inom landskapskaraktären finns lärkplanteringar. De passar fint in i barrskogen och ger skogen omväxling under året med höjdpunkten på hösten då lärken får brinnande orange höstfärg (se bild nere till höger). Lärk bör användas för framtida trädplanteringar på slänter och liknande. På vissa sträckor kan skogen växa mycket nära vägen och på så vis ytterligare förstärka den trånga känslan och kontrasterna mellan öppet och slutet i landskapet. Räcke används då vid behov. Alla öppningar skall tas tillvara genom att räcken tas bort eller flyttas ut och lövträden och brynvegetationen tillåts att rama in öppningen (läs mer om brynvegetation under landskapstypen ”Mosaiklandskap med blandskog, sjöar och vattendrag”).

Röjning och slätter

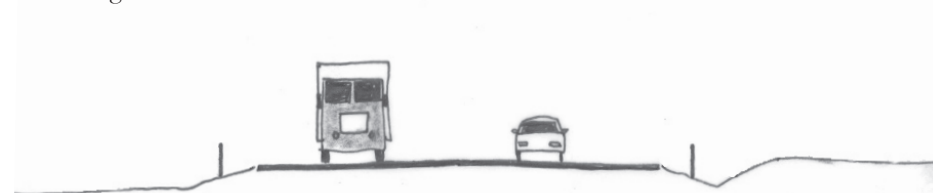
Björkar kan gärna rama in granskogen på vissa sträckor liksom den kantar öppningar i skogen. Öppningar får dock aldrig skymmas av björksly. Inom vägområdet slås endast säkerhetszonen regelbundet medan resterande delar planteras med granskog som får en mjuk övergång mot vägen. Planteringarna bör gallras cirka vart sjätte-sjunde år och kan med fördel förvaltas av skogsägaren till anslutande skog. Artrika vägkanter finns inom området och skall skötas enligt speciell plan.

Sidoområden

Slänterna görs branta för att möjliggöra att så mycket skog som möjligt bevaras. Granskog planteras på höga slänter vilkas vassa kant då mjukas upp. Sidoområdet bör också alltid täckas med jord från trakten för att lokal markflora skall få den att smälta in i sin omgivning. Eventuella berg som kommer upp i dagen när ny väg byggs kan bevaras och åskådliggöra att man befinner sig i steniga trakter. I



I skogen är det viktigt att granarna kommer nära vägen och sluter vägrummet. Därför placeras räcket nära vägbanan.



I öppet landskap bör räcken placeras någon meter längre ut för att på så vis skapa ett öppnare vägrum.



Lärken är ett sprakande inslag i den annars grandominerade skogen på hösten.

öppen mark bör slänterna fläckas ut och rundas av så att så mycket som möjligt av marken kan användas till åker eller bete.

Vägräcken

W-balken förstärker granskogens trånga känsla. På de platser där räcke är nödvändigt skall det placeras nära vägen för att tillåta träd att växa tätt inpå vägbanan. På utvalda platser kan räcke sättas upp endast för ändamålet att med bibehållen säkerhet kunna plantera skog närmare vägbanan. Linräcken bör användas i viktiga öppningar och som mitträcke och placeras med visst avstånd från vägbanan (se bild på föregående sida).

Skyltar, stolpar och viltstängsel

Mängden skyltar skall minimeras i de få öppna partier som finns i granskogen och de får absolut inte skymma landskapets fåtaliga utblickar och landmärken. Skogsområdena tål däremot skyltning bra. När skyltar uteslutande placeras i samband med skog förstärks de öppna partierna ytterligare och man skapar tydligare kontraster mellan öppet och slutet.

Viltstängsel bör om möjligt placeras med vegetation på båda sidor för att inte bli alltför dominant i sitt utseende. Stängslets placering bör inte heller slaviskt följa kanten på vägskränningar utan istället syftar till att konstruktionen passas in i vägrummet.

Viltstängslets färg bör också väl smälta in i omgivande vegetation. Tryckimpregnerade trästolpar som ibland används bör undvikas då de lätt blir mycket dominanta med sin ljusa färg och kraftiga uppbyggnad. Istället bör stolpar och nät ha en mörkare ton.



På höga slänter är det en fördel om granskogen kan få växa även på släntens övre del. Här har små plantor självsått sig. Slänten skulle dock smälta in betydligt bättre om den täcktes med jord från trakten.

Orienterbarhet, variation och rytm

Jag har valt ut fyra företeelser som behöver lyftas fram för att tillsammans kunna ge en lättorienterad väg med variation och rytm. De fyra är:

- Blickpunkter och utblickar
- Tätortsentréer
- Rastplatser
- Trafikplatser



Ramsåsa kyrka, liksom en stor mängd andra kyrkor längs stråken, är en blickpunkt vid vägen.



Vid entrén till Perstorp är det bara skyltarna som berättar om att samhället nalkas och att hastigheten sänks.



Även små rastplatser, som denna vid vattnet söder om Broby, är viktiga för trafikantens möte med naturen.



Trafikplatser är knutpunkter som med en välarbetad gestaltning kan bli händelsepunkter längs vägen.

Blickpunkter och utblickar

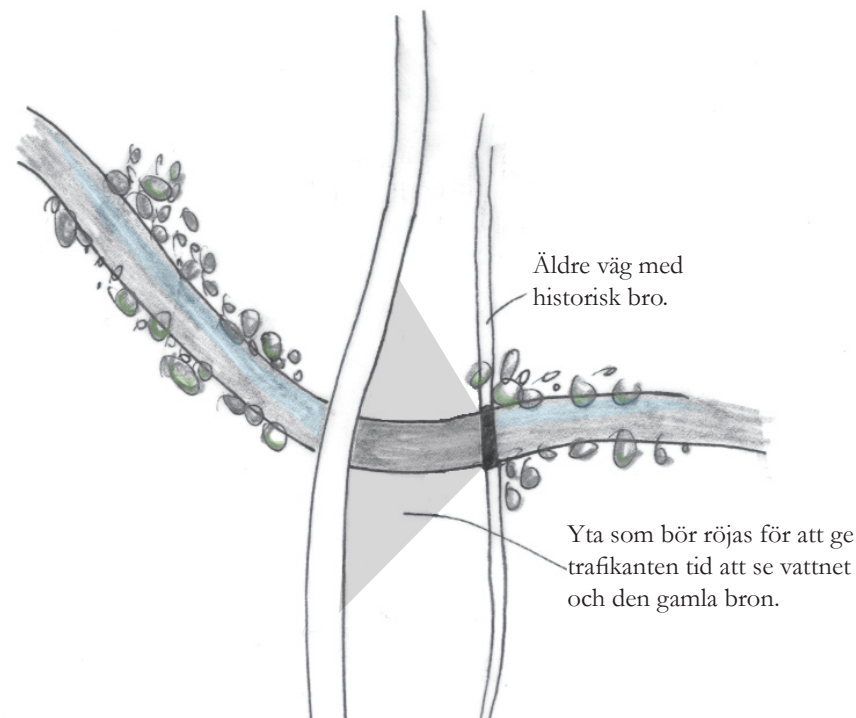
Blickpunkter är platser som drar trafikantens blick till sig. De kan vara låga eller höga, utbredda eller mycket små men alltid tydliga. Till kategorin hör t.ex. kyrkor, industribyggnader, sjöar, vattendrag, karaktärsfull vegetation och kalkbrott samt utblickar över vidsträckta landskap.

Vegetation

En god visuell kontakt mellan trafikant och blickpunkt är helt nödvändig. Många potentiella blickpunkter längs de sju regionala stråken skymms av uppväxande vegetation. Problemet är tydligt t.ex. vid passager över vattendrag som naturligt kantas av vegetation. Längs stråken finns flera sådana platser där vägen tidigare haft en annan sträckning över vattnet och den gamla, ofta mycket vackra, bron kan skådas vid sidan av den nya. Det är då nödvändigt att det sly som växer framför bron röjs i en relativt vid vinkel mot vägen (se bild överst till höger) för att skapa en långvarig vy över vattnet och den vackra bron. Ett annat exempel är de sjöar som på flera ställen längs stråken skymms av slyartad vegetation. Om delar av vegetationen röjs undan kan trafikanten få kontakt med vattnet. Det är dock en fördel om enstaka uppstammade träd sparas och ger grönska åt sjöutsikten (se exempel på sid 68).

Ljus

Vissa blickpunkter kan få en spännande gestaltning med hjälp av ljus och på så vis fungera som blickpunkter även nattetid. Denna typ av belysning kallas scenografisk och handlar om att belysa kulturhistoriska byggnader såsom kyrkor och broar eller karaktäristiska delar av naturen vid vägen såsom en pilevall, ett solitärträd eller en bergskärning. Idag finns belysning på ett antal kyrkor längs de regionala stråken och stor potential finns att arbeta vidare med scenografisk belysning.



En upphöjd dunge och en stenmur, som här vid Osbys norra infart, kan med hjälp av belysning bli en tydlig blickpunkt också på natten.

Tätortsentréer

Tätortsentrén är en plats som varje trafikant tvingas att lägga märke till då den tillåtna hastigheten sänks till 50 km/h. Här skall man förstå att man nalkas ett samhälle och att man då delar vägrummet med cyklister och fotgängare, vilket kräver extra uppmärksamhet.

Ljus

Ljus i tätort handlar lika mycket om skala och stadskänsla som om det faktiska ljuset. När hastigheten minskas till 50 km/h åker man in i tätorten. För att trafikanten på ett naturligt sätt skall känna att nu är det dags att sakta ner för här kan något hända, är det viktigt att detta signaleras i miljön. Fotgängare, cyklister och bilister med lägre hastigheter kräver omsorg om detaljer och en skala anpassad efter de oskyddade trafikanterna. Att börja med belysningsarmaturer just där tätorten börjar är ett sätt att skapa småskalighet och bykänsla. Idag är det vanligt längs de regionala stråken att man företar tätortsbelysningen med 3-4 armaturer av Vägverkets standardmodell. Att flera sorters armaturer blandas på samma plats ger ett rörigt intryck och samtidigt tar man bort möjligheten låta belysningens början också markera tätortens och den lägre hastighetens början.

Tätortsportar

Det är mycket viktigt att man arbetar med att få ner hastigheten till 50 km/h genom hela orten. Tätortsportar (hastighetsdämpare) där man med gupp eller små svängar tvingar ner hastigheten bör endast användas om miljön genom samhället även fortsättningsvis signalerar att hastigheten är låg. En tätortsport vid varje infart ger enbart verkan i anslutning till farthindret och inte i samhällets centrum.

Tätortsentréer i framtiden

Antalet tätorter som stråken passerar rakt genom kommer att minska i framtiden då förbifarter byggs. Redan idag finns förbifarter planerade förbi Stora Herrestad på väg 19 och Höör på väg 23 och ytterligare orter kommer i framtiden att diskuteras. Färre genomfarter leder till en händelsefattigare väg och det är därför viktigt att man låter den nya förbifarten få en god visuell kontakt med exempelvis ortens kyrka. På detta vis bevaras förståelsen för gamla bystrukturer och vägens landskap får liv.



Genom att ta bort onödig belysning och högt uppstickande reklam på infartssträckor kan den visuella kontakten med samhället bli tydlig tidigare. På bilden till vänster syns infarten till Ystad på väg 19. Hastigheten är 70 km/h. Fotomontaget till höger visar hur tydligt det gamla vattentornet kan framträda om belysningsarmaturer och flaggstänger tas bort. Belysningen bör starta först då hastigheten sänks till 50 km/h och vägen blir gata.

Rastplatser

Rastplatserna ger trafikanten en snabb och enkel möjlighet att stanna bilen och möta naturen. Rastplatser bör därför alltid placeras på platser som har god kontakt med karaktäristiska delar av landskapet vägen går genom. Lika viktigt är det att mötet med landskapet också är tydligt i vägmiljön för att locka trafikanten att stanna.

Det är inte nödvändigt att alla rastplatser längs vägarna skall erbjuda fullgod service såsom toalett, butik, information m.m. Ibland kan det räcka med möjligheten att stanna till för att sträcka på benen och få sig en nypa frisk luft och samtidigt få en glimt av traktens natur och kultur.

De sju regionala stråken består av relativt stora vägar med långa mötesseparerade sträckor och höga hastigheter. Detta innebär stora svårigheter att spontant stanna till vid vägen och behovet av ordnade rastplatser längs dessa vägar är därför stort.

Informationsplatser

Det finns en stor potential för kommunerna att arbeta vidare med placering och gestaltning av de informationsplatser, med karta och företagsinformation, som ofta finns vid vägen. Många av dessa visar idag upp mycket lite av kommunens speciella kvaliteter och en genomtänkt gestaltning kan ge besökare ett bra första intryck av kommunen de nalkas.



Kommunernas informationsplatser kan vara betydligt mer välkomnande om det ges möjlighet att ta en fika och blicka ut över vacker natur.

Trafikplatser

"Trafikplatser och cirkulationsplatser är viktiga publika platser. ... Trafikplatserna utgör platsbildningar (rum) som i sin tur är identitetsskapande punkter utmed vägsträckan." (Vägverket publikation 2006:4, sid 25)

Trafikplatser är av naturliga skäl händelserika platser. Fordon från olika riktningar möts, en mängd skyltar pekar ut de olika färdvägarna och platsen är av trafiksäkerhetsskäl ofta belyst. Allt detta gör trafikplatserna till viktiga platser längs alla vägar och genom att arbeta med en genomtänkt gestaltning kan vissa korsningar och större trafikplatser bli extra tydliga och starkt bidra till vägens rytm och variation.

Landskapet

Trafikplatsernas gestaltning kan på ett koncentrerat sätt visa upp den landskapstyp man befinner sig i för trafikanten. För att detta skall bli möjligt och ge god effekt krävs det ibland att vägområdet utökas något. Trafikanten behöver då, för att riktigt märka av platsen, känna och se den på alla sidor om sig. I andra fall kan en välbearbetad utformning av en refug eller mittcirkel i en rondell vara tillräckligt för att lyfta platsen. Viktigt är således att det finns en flexibilitet för att gestaltaren skall kunna skapa upplevelser av landskapets karaktär i samband med trafikplatser och ta den yta i anspråk som behövs för ändamålet. En vanlig företeelse under senare år har varit utsmyckning av rondeller med olika föremål eller skulpturer. Denna typ av utsmyckning bör inte ses som självklar och hantearas med eftertänksamhet och försiktighet.

Riktningar

Trafikplatsens funktion är att leda trafiken i tre eller fler olika riktningar. Detta är något som bör beaktas vid gestaltandet av platsen för att skapa tydlighet. Platsens design skall kunna förmedla t.ex. åt vilket håll centrum ligger genom att ett mer urbant formspråk och urbana material används i denna riktning.

Ljus

På trafikplatser handlar det om att lysa upp området för att skapa en trafiksäker miljö. Belysningsarmaturer tar mycket visuellt utrymme i vägmiljön. För att upp-

märksamma de miljöer där belysning är nödvändig är det viktigt att ljus inte används i onödan. Man bör också beakta det faktum att bilen har egna lampor med sig! Vanliga vägsträckor med en hastighet över 50 km/h skall därför endast i undantagsfall belysas. Trafikplatser i stråken behöver av trafiksäkerhetsskäl belysning som ger ett gott ljus medan armaturerna i sig inte har någon funktion. Högmastbelysning är därför att föredra och dessa skall placeras så att de smälter in i landskapet och ger god belysning. Man kan också jobba med konstnärlig belysning i knutpunkter där ljuset t.ex. kan belysa karaktäristiska inslag eller ha avvikande färg.

Natttid framträder trafikplatserna som ljusa punkter längs vägen och detta ljus står för den största delen av vägrummets variation i mörker. På natten kommer en mängd trafikplatser att bryta vägens monoton som ljuspunkter i en annars mörk miljö. Dessa ljuspunkter är extra viktiga i skogsmiljöer där ljus från bebyggelse ofta döljs av vegetationen.

Gemensam gestaltning

Trafikplatser som ligger mycket nära varandra och som har samma målpunkt kan gestaltas med en och samma idé som grund. Det är dock viktigt att de inte ser exakt likadana ut utan att de för orienterbarhetens skull på något vis skiljer sig från varandra. Ett exempel på detta sätt att arbeta är förbifart Hässleholm (stråk 21) där man fått en alltför homogeniserad miljö på grund av gemensam gestaltning av hela sträckan och dess trafikplatser. En förändring är nödvändig för att skapa variation.



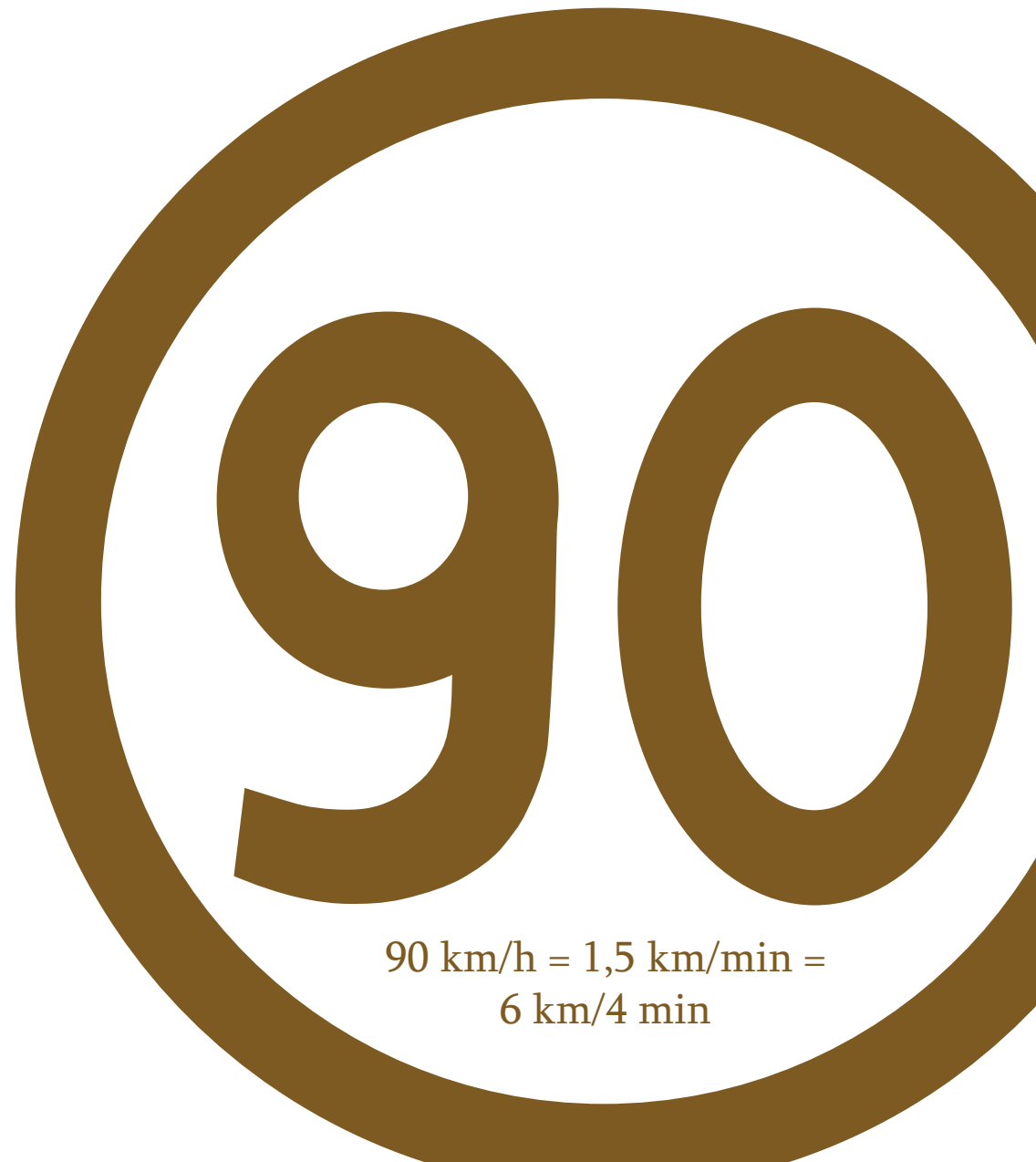
Högmastbelysning är ofta transparent i sin konstruktion och upptar lite visuellt utrymme.



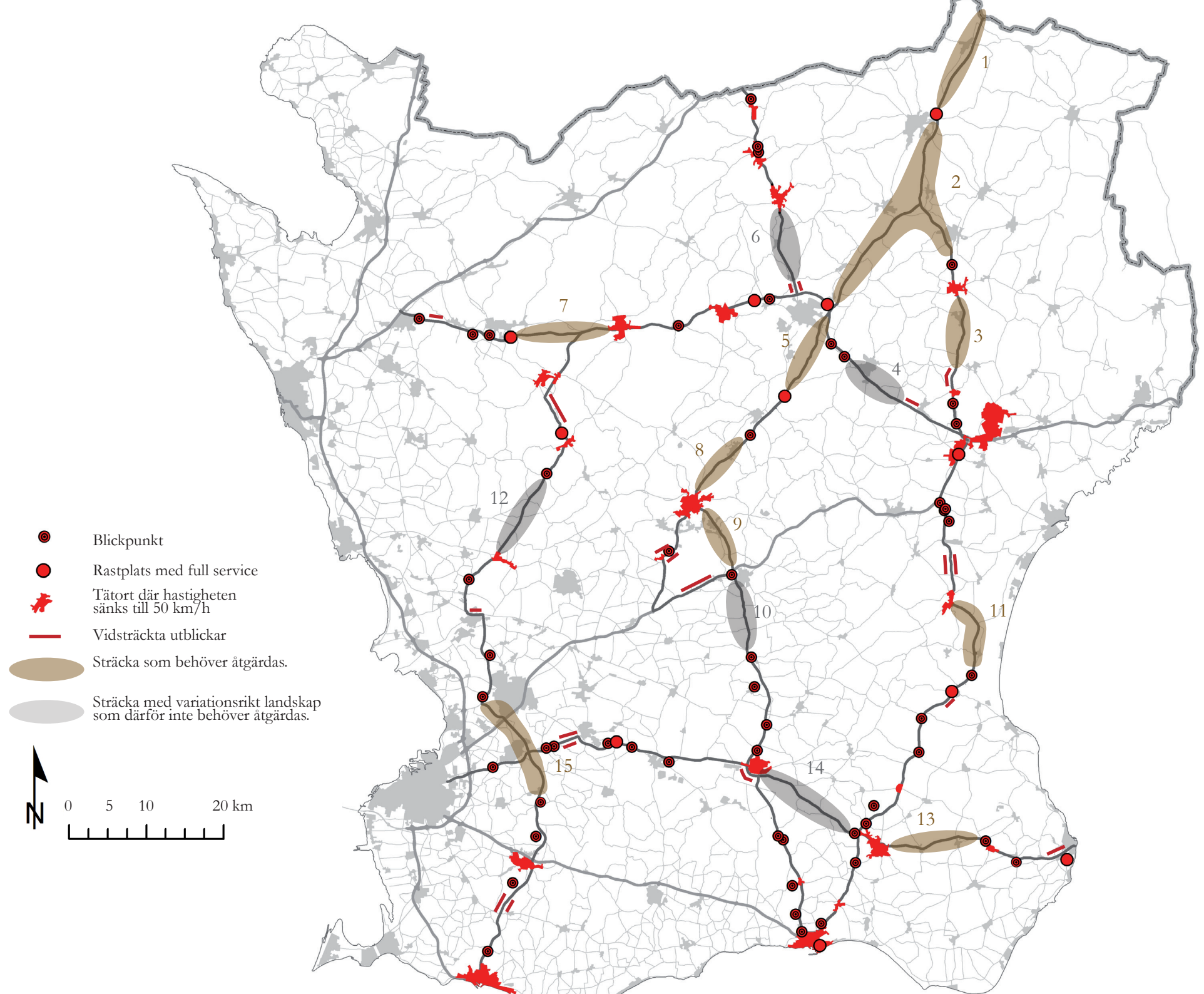
Regionala stråk med "Orienterbarhet, variation och rytm"

På en väg med ett bra rytmiskt förlopp bör enligt Varming (1970) uttrycksfulla vyer ha en varaktighet på minst en minut och monotona vägsträckor vara i högst fyra minuter (läs mer om detta i kapitlet "Trafikantens möte med landskapet"). Grundhastigheten längs de sju regionala stråken är 90 km/h. I denna hastighet färdas man 1,5 km/min och 6 km på fyra minuter. Dessa avstånd har jag använt mig av i följande kapitel för att ge förslag på hur stråken kan bli vägar där lugn och harmoni varvas med händelser på ett rytmiskt sätt. På vintern är vårt landskap mörklagt stora delar av dygnet och man behöver därför jobba särskilt med orienterbarheten i mörker. Denna är ofta svårare att åstadkomma på naturlig väg och belysning är därför en viktig aspekt för att skapa orienterbarhet, variation och rytm i mörkets landskap.

Kartan på nästa sida visar 15 sträckor som enligt de regionala stråkens landskapsanalyser är monotona och händelsefattiga. Sträckorna har sedan studerats i fält och 5 av dem har bedömts som tillfredställande då de t.ex. går genom ett händelserikt landskap eller har en god kontakt med bebyggelse (vilket inte framkommit i landskapsanalysen). Dessa sträckor har markerats med grå färg på kartan. För de övriga 10 beskrivs här förslag på åtgärder inom de fyra kategorierna blickpunkter och utblickar, tätortsentréer, rastplatser och trafikplatser.



90 km/h = 1,5 km/min =
6 km/4 min



Sträcka 1

Landskapet genom granskogen är mycket monotont med få öppningar i skogen och närapå ingen bebyggelse. En plats att arbeta vidare med för att bryta monotonin är den långa raksträckan cirka 3 km söder om infarten till Killeberg där en kraftledning blir del av ett stort brett vägrum. Delar av skogen runtomkring har nyligen huggits ner och vid återplanteringen kan man på vissa platser närmast vägen plantera lärk för att ge vägrummet en större variation under årstiderna. Man kan också anlita en konstnär att arbeta vidare med kraftledningens stolpar och viltstängslen som då kan bli ett spännande inslag på den långa monotona raksträckan.



Sträcka 2

Broby's södra infart är idag en väl utformad trafikplats. Man har på senare tid byggt en stor damm i anslutning till rondellen och kontakten med samhället har förbättrats genom röjning av en hel del vegetation. Stora delar av sträcka 2 skär genom landskapet och tråkigt utformade slänter dominerar ofta trafikantens synfält (se bild nere till höger).

Man behöver här arbeta vidare med ett flertal platser. En av dessa är Östanå trafikplats som med god design kan framträda längs vägen. En idé är att belysa den bokdunge som växer på en höjd väster om trafikplatsen.



Den lilla rastplats som finns söder om Hästveda kan utvecklas. Så fort man får en chans att se ut över landskapet i dessa trakter korsas det av stengärdens linjer. Tyvärr ser man inget av detta från vägen som ligger i skärning under mark långa sträckor. Platsens naturliga sten kan bli ett tema för rastplatsen och dess omgivningar och på så vis skapa kontakt med landskapets typiska karaktär.



Sträcka 3

Hanaskogs samhälle passeras mitt på sträckan. Samhället syns på västra sidan medan den östra domineras av stora ekar och bokar vars grenar hänger ut över vägen. Hastighetsgränsen är 70 km/h och belysningsarmaturer står mellan träden. Här kunde man istället jobba med belysning av träden i sig, antingen uppifrån så att grenverket bildar skuggor på vägen eller nedifrån så att stammar och krona framträder. Sträckan skulle då bli en tydlig blickpunkt under de mörka timmarna.



Sträcka 4

Landskapet är varierat och kontakten med samhället Vinslöv god. Därför är det i dagsläget inte nödvändigt med några åtgärder för att skapa orienterbarhet, variation och rytm.

Sträcka 5

På sträckan finns flera små rastplatser som kan utvecklas. De är, med något undantag, placerade med relativt dålig landskapskontakt vilken kan förbättras genom att röja bort avskärmande vegetation i direkt anslutning till rastplatsen. Vid de rastplatser som är belägna i skogsmark bör brynvegetation utvecklas i skogskanten så att rastplatserna om våren blir blommande oaser.



Sträcka 6

Landskapet är varierat med många öppningar i skogen och bebyggelse längs vägen. Därför är det i dagsläget inte nödvändigt med några åtgärder för att skapa orienterbarhet, variation och rytm.

Sträcka 7

Landskapet är relativt monotont längs sträckan med mycket skog och djupa släntskärningar. En viktig plats är trafikplatsen där väg 108 och 21 möts. Idag består platsen av ett vänstersvängfält, asfaltsklädda refuger och högmastbelysning. Med en spännande design av trafikplatsen som helhet kan trafikanter lägga märke till den såväl nattetid som dagtid.





Sträcka 8

Längs sträcka 8 finns goda möjligheter att skapa kontakt med det vattnet som finns ett par km norr om Höör bara några meter från vägen. Slyartad vegetation kan tas bort och endast några större träd i grupper sparas. För att skapa en god vattenkontakt, och en blickpunkt på sträckan, krävs det bara att vegetation röjs bort på en liten landremsa längs vattnet. Den övre bilden här bredvid visar hur platsen ser ut idag och den undre hur man kan skapa kontakt med vattnet genom att röja bort delar av vegetationen och använda ett linräcke istället för den klumpiga W-balken.



Sträcka 9

På vägsträckan finns en mängd små parkeringsplatser av vilka någon i framtiden kan utvecklas till en enkel rastplats. Landskapet är vackert med många öppningar i den ljusa lövskogen. Just norr om infarten till Ludvigsborg finns det också möjlighet att genom vegetationsröjning skapa visuell kontakt med en gammal kvarndamm vid vägen. Vatten är en tilldragande blickpunkt liksom den gamla bebyggelsen vid kvarndammen.

Sträcka 10

Landskapet är öppet med många utblickar över jordbruksmark och bebyggelse. Därför är det i dagsläget inte nödvändigt med några åtgärder för att skapa orienterbarhet, variation och rytm.

Sträcka 11

Norr om Maglehem möts väg 118 och väg 19. Korsningen består idag endast av asfaltsklädda refuger och en pendlarparkering (se bilden till höger). I denna korsning finns goda möjligheter att i framtiden anordna en liten rastplats. Landskapet är varierat och vackert med möjlighet till utblickar över åker och äng. Dagens pendlarparkering ligger i anslutning till trafikplatsen och denna behöver öppnas upp och belysas för att kännas inbjudande och trygg. Att samordna parkeringen med en mindre rastplats och en omsorgsfullt gestaltad trafikplats kan göra platsen vacker och trygg för både pendlaren som parkerar och bilisten som tar kaffepaus och vill få en glimt av landskapet.





Sträcka 12

Stora delar av vägsträckan är kantad av bebyggelse och de öppnare partierna tillåter långa utblickar över åkrarna. Därför är det i dagsläget inte nödvändigt med några åtgärder för att skapa orienterbarhet, variation och rytm.

Sträcka 13

Längs sträcka 13 finns flera hållpunkter, i första hand i form av de små tätorterna Smedstorp och Lunnarp. Smedstorps kyrka ligger på en liten höjd just vid vägen och är på dagen ett tydligt landmärke. Den saknar dock belysning nattetid vilket försämrar orienterbarheten i mörker längs sträckan. Fasadbelysning på den vackra kyrkan vore därför önskvärt i framtiden.

Sträcka 14

Vägen går genom ett varierat landskap där Röddinge kyrka utgör ett fint landmärke båda på dagen och natten (se bild till vänster). Det är därför i dagsläget inte nödvändigt med några åtgärder för att skapa orienterbarhet, variation och rytm.

Sträcka 15

Trafikplatsen där vägarna 108 och 11 möts utgörs av en rondell och en planskild korsning där väg 11 passerar under väg 108. Rondellen och dess omgivning känns rörig med en mängd olika belysningsarmaturer och storskalig handel som ger en dålig lokal förankring. Platsen skulle vinna på en minimering av antalet belysningsarmaturer och en grönare utformning kopplad till lokala traditioner. Platsen är viktig som entré till Staffanstorp. Den uppfräschning som nyligen gjorts av platsen täcker bara in rondellens mittcirkel. I anslutning till rondellen finns gott om mark som kommunen nu kan använda för att göra hela trafikplatsen till en spännande och vacker entré till samhället.



Genomförande

Att detta gestaltningsprogram nu finns i tryckt form är inte en garanti för att det kommer att genomföras. Intervjuerna med anställda på Vägverket (Torbjörn Suneson och Marie Minör) och medlemmar i Vägverkets ”Miljö och Skönhetsråd” (Kent Lindfors och Eivor Bucht) som finns att läsa i kapitlet ”Vacker väg!” visar tydligt att det finns en viss missbelåtenhet över Vägverkets arbete med vägar-kitektur trots att man idag tar fram gestaltningsprogram för en stor del av sina projekt.

Ett problem som kan identifieras är det glapp som ofta uppstår mellan de estetiska intentionerna som beskrivs mycket ingående i ett vägprojekts gestaltningsprogram och vad som sedan byggs. Enligt Torbjörn Suneson som är chefsarkitekt på Vägverket beror detta på att man beräknat en alltför låg kostnad för projektet och att det då ofta är slutfinishen i form av t.ex. planteringar och släntbearbetning som man måste spara in på. Marie Minör, projektledare för nyinvesteringar på Vägverket, har samma åsikt och poängterar att ”Man kan ju inte minska på vägens underbyggnad”. De tycker båda att det är beklagligt när projekt måste bantas ned och menar att det vore positivt om den ansvarige konsulten fick vara med och påverka hur neddragningen skall göras. Tyvärr är denna kontakt mycket ovanlig. För att undvika att gestaltningen blir det man pyntar vägen med i slutskedet måste landskapsarkitekter lära sig mer om vägar. Först då kan gestaltningsåtgärder bli en lika självklar del i vägbyggandet som underbyggnaden. Eivor Bucht påpekar att man som landskapsarkitekt inte blir tagen på allvar om man inte förstått vägens tekniska och ekonomiska grund.

Det kan också vara ett problem att gestaltningsprogrammet är alltför genomarbetat in i minsta detalj. För att möjliggöra att gestaltningsintentionerna kan förverkligas måste det, precis som konstnären Kent Lindfors menar, finnas ”öpp-

ningar för det oväntade så att programmet inte fungerar som ett slags polis!”. Gestaltningsprogrammet skall kunna tillåta förbättrande förändringar.

Att delar av gestaltningsprogram ibland inte genomförs kan också bero på att landskapsarkitekten föreslagit åtgärder som är svåra att genomföra, kostar för mycket att bygga eller är svårskötta. Denna problematik kan delas in i två delar, ”Gestaltningen av vägområdet” och ”Gestaltningen av landskapet omkring vägen”.

Gestaltning av vägområdet

För vägområdets gestaltning är Vägverket ansvarigt. En landskapsarkitekt anlitas i många projekt för att arbeta med gestaltningen. Ett koncept tas fram som skall bära hela gestaltningsidén från helhet till detalj. Problemet uppkommer då om de pengar som fanns i början av projektet sinar mot slutet och man måste banta. Vägen är farbar utan landskapsarkitektens konceptuella idéer och detaljer i gestaltningsförslaget bantas. I många fall är det ytterst olyckligt då idén ofta bygger på en helhet som inte tål att halveras.

Förslag på hur Vägverket kan arbeta:

- Den summa som är avsatt för gestaltning i ett projekt kan öronmärkas.
- Om ekonomisk bantning är nödvändig skall det göras av den ursprungliga landskapsarkitekten eller vid mindre förändringar av den berörda regionarkitekten.
- Gestaltningen kan upphandlas enskilt (vilket just nu testas i projekteringsskedet) för att få en egen status. Positivt är om man även i byggskedet har en egen pengapott för gestaltning.

Gestaltning av väglandskapet

Landskapsarkitekten vill ibland arbeta med hela landskapet kring vägen och på detta vis spela upp ett skådespel av landskapsvyer och spännande landskapshistoria för trafikanter (vilket t.ex. föreslås i detta gestaltningsprogram). Det kan handla om träd som skall planteras, belysning av landmärken eller en utblick som bör bevaras. Detta är åtgärder som Vägverket inte alltid själva kan bestämma över och man bör därför se över möjligheterna att på olika sätt påverka landskapet kring sina viktiga vägar.

En mängd olika människor, organisationer och myndigheter har makt över och ansvar för detta landskap. Kommunen är mycket mån om att marknadsföra sig vid sina entréer, länsstyrelsen månar om natur och kultur medan många markägare sätter ekonomiska argument i första rummet. När det gäller landskapet utanför vägområdet beror problemen i mångt och mycket på bristen på kommunikation och samarbete.

Förslag på hur Vägverket kan arbeta:

- Påverka kommunerna att vilja satsa pengar på ett upplevelserikt landskap längs vägarna och få dem att förstå att t.ex. ett öppet landskap med utblickar över staden eller belysning av en silobyggnad kan göra trafikanter nyfikna på vad som mera finns att se i kommunen.
- Samarbeta med mark- och fastighetsägare med vilkas hjälp och välvilja många åtgärder kan genomföras.
- Samarbeta med Länsstyrelsens så att de båda myndigheterna kan koordinera sina planer för landskapet och på så vis få mer för pengarna.

Genomförande av detta dokument

För att detta gestaltningsprogram skall kunna genomföras är det viktigt att dokumentet har stöd hos Vägverket, Länsstyrelsen, berörda kommuner, markägare m.fl.

De i gestaltningsprogrammet föreslagna åtgärderna som ligger utanför vägområdet (t.ex. röjning av vegetation och utblickar över landskapet) har i många fall stöd i Länsstyrelsens dokument "Det Skånska landsbygdsprogrammet" (Länsstyrelsen, 2006). Förhoppningen är att detta gestaltningsprogram skall vara ett underlag för Länsstyrelsen när man beslutar var i det skånska landskapet man vill satsa sina pengar. Den vägnära miljön är ofta problematisk och beskrivs i Landsbygdsprogrammet på flera ställen som störande och ful. När det handlar om att ge allmänheten förståelse för det landskapet kan en ekonomisk satsning i den vägnära miljön ge stora effekter. I förlängningen kan en uppskattning av vackra och/eller spännande landskap göra att fler människor letar sig ut från de stora vägarna och får uppleva natur och kultur.

Gestaltningsprogrammet har också stöd för sitt genomförande i sin koppling till projektet stråkstudier på Vägverket i Skåne. Projektet är stort och kommer att presenteras för alla skånska kommuner samt för Region Skåne under 2007 och i samband med detta kan även gestaltningsprogrammet presenteras och förankras i Region Skåne och kommunerna.

Källor

Litteratur

Appleyard, Donald, Lynch, Kevin & Mayer, John R., 1964, *The view from the road*, The MIT Press, Cambridge & Massachusetts.

Birgersson, Benny, 2006, *Vägen - en bok om vägarkitektur*, Borlänge.

Boye, Karin, 1927, *Härdarna*, Albert Bonniers förlag, Stockholm.

Bra Böckers lexikon, 1982, Bokförlaget Bra Böcker AB, Höganäs.

Bucht, Eivor, Pålstam, Ylva & Wingren, Carola, 1996, *Trafikantupplevelse på väg*, Alnarp, Stad och land Movium, nr 142.

Drottenberg, Helena, 2002, *Are Beautiful traffic environments safer than Ugly traffic environments*, Doktorsavhandling Lunds Tekniska högskola.

Hermansson, Åsa red, 1999, *Hela vägen*, Vägverket Region mitt, Borlänge.

Hein, Piet, 1993, *Gruk alle dage*, Valby Borgen.

Hubendick, Per-Erik, 1976, *SRS Vägformgivning*, SRS förlag, Stockholm.

Lynch, Kevin, 1960, *The image of the city*, Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College.

Länsstyrelsen, 2006, *Det Skånska landsbygdsprogrammet- Ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv*, Remissversion juni 2006.

Nihlén, John, 1966, *Landskapsvård, vår tid formar landskapet*, Samfundet för hembygdsvård, Borås.

Nilsson, Kjell, 1988, *Industri möter landskap*, Stad och Land, Nr 69, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp.

Rizell, Malin & Gustafsson, Roland, 1998, *Att anlägga bryn*, Stad och Land Nr 160.

Selander, Sten, 1934, *Svenske mark*, Alb Bonniers boktryckeri, Stockholm.

Swanwick, Carys, 2002, *Landscape Character Assessment – guidance for England and Scotland*, The Countryside Agency & Scottish Natural Heritage.

Terning, Anna, 2005, *Gestalttningsprogram i stråkstudier*, Examensarbete vid institutionen för landskapsplanering, SLU Alnarp.



Tornberg, Elisabeth, 2006, *Om program för gestaltungsfrågor, dess nyttjande i stat och kommun*, TRITA-ARK- Forskningspublikation 2006:1.

Varming, Michael, 1970, *Motorveje i landskabet*, Teknisk Forlag, Köpenhamn.

Wingren, Carola, 2006, *Varning – vägarbete pågår*, sid 177-202, Utforskande Arkitektur, Gromark, Sten & Nilsson, Fredrik (red.), Axl Books, Stockholm.

Wingren, Carola, 2004, *Spegel, spegel vid vägen där – säg vad som vackrast i landskapet är?* Sid 100-111, Synvänder, Ole Reiter (red.) Alnarp.

Wagner, Elin, 1939, *Tusen år i Småland*, Wahlström & Widstrand, Stockholm.

Internetsidor

Europeiska landskapskonventionen, Först besökt 2006-01-25, www.coe.int/T/E/Cultural_Co-operation/Environment/Landscape/Reference_texts/Convention_Sweden.asp#TopOfPage.

Vägverkets hemsida, Först besökt 2006-01-08, www.vv.se.

Publikationer

Statens Vegvesen & Vegdirektoratet, 1995, *Veger og gater*.

VTI Rapport 498: 2004, *Min trötta resa*.

Vägverket, 2006-12-12, *Miljöstrategi för landskap*, Utkast version 4.

Vägverket publikation 2006:4, *Mål och mått för natur-, kulturmiljö- och gestaltningsvärden – Driftområde Helsingborg*.

Vägverket publikation 2005:74, *Gestaltningssystem för vägar- utveckling av metod*.

Vägverket publikation 2005:63, *Gestaltningssystemet för Dalslands vägmiljöer*.

Vägverket publikation 2004:168, *Mål och mått för gestaltningskvaliteter i vägmiljön -fördjupad förstudie*

Vägverket publikation 2004:168, *Vägars närområde*.

Vägverket publikation 2004:41, *Gestaltningssystem – en vägledning*.

Vägverket publikation 2003:75, *Blev det som vi tänkt – Utvärdering av gestaltningskvaliteter i sex vägprojekt*.

Vägverket publikation 2003:9, *Växtlighet i vägmiljö*.

Vägverket publikation 2000:74, *Trötthet och trafiksäkerhet – en översikt av kunskapsläget*.

Vägverket publikation 1999:102, *Vägar – Kvalitetsprogram för vägarkitektur Vägverket*.

Vägverket publikation 1997:88, *Vackrare väg - Arkitektoniska kvalitetsfrågor i väghållningen*.

Vägverket Region Väst, 2002, *Göteborgsregionens infarter- Designprogram*

